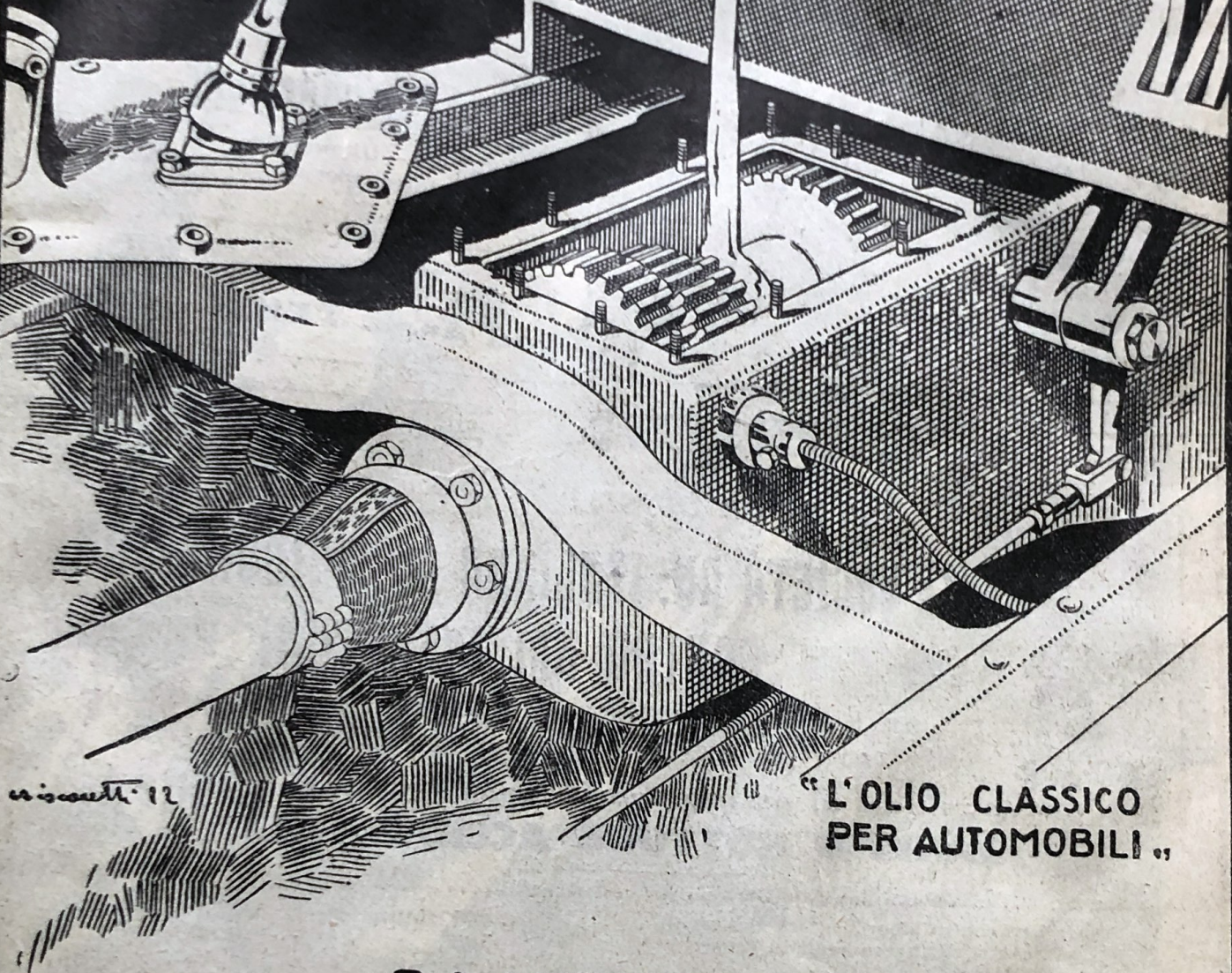
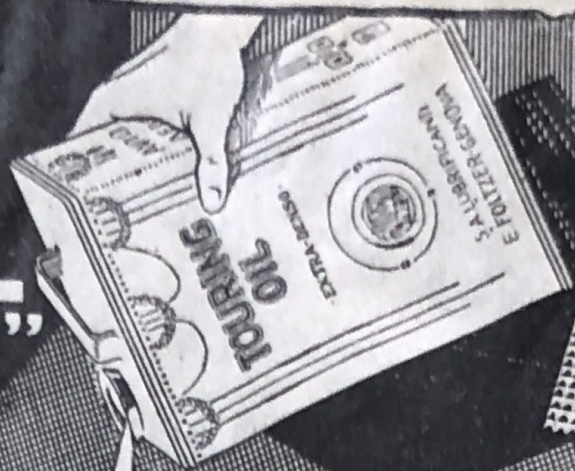
NEL "TOURING OIL" LA VITA DELL'INGRANAGGIO
TOURING OIL
"L'OLIO CLASSICO PER AUTOMOBILI"
S.A. LUBRIFICANTI

Tami

Anno XXIX. Sommario del Fascicolo di Gennaio N. 1

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXIX - N. 1 | Gennaio 1923

Per le condizioni di abbonamento vedi alla rubrica «Vita del Touring».

DUECENTOMILA SOCI RACCOLTI NEL TUO NOME, O ITALIA!

LE ALI E IL PESO

Le ali.

Duecentomila Soci raccolti nel tuo nome, o Italia - ottobre 1922. Tale la epigrafe della medaglia decretata dal Consiglio del Sodalizio per commemorare l'evento. Non è la meta, non l'apogeo, ma solo è data di passaggio trionfale verso più alte cime. Lo afferma pure la medaglia: ... et ultra.

Una testa di giovane atleta, superbamente modellata da Attilio Strada, milanese, energica, pensosa e volontaria, intellettuale ed ardente simbolizza il Touring negli scopi ideali e nell'azione pratica: la forza e lo spirito così scultoriamente definiti e congiunti nel motto *vi et mente*, che Olindo Guerrini, con sagace divinazione del futuro, donò all'Associazione negli albori della sua opera.

La testa stupenda si profila sopra la severa figurazione classica di Minerva, a segnare l'indirizzo sempre più educativo, elevato, che negli anni si scelse e preferì il Sodalizio, affinando le proprie tendenze, perfezionando e facendo poderosi i mezzi. Minerva non è pretenzioso ricordo nel commemorare un fausto giorno dell'Associazione che per la conoscenza della Patria — dell'anima della Patria — ha prodigato lo studio ed il lavoro e li ha materiati in una prodigiosa grandezza di propaganda. Perciò l'Atleta e Minerva, nella medaglia, sono avvolti e quasi nell'ombra del vessillo nazionale, il gagliardo segno della speranza, della vittoria, del giusto orgoglio italiano.

Nel febbraio dell'anno scorso le *Vie d'Italia* pubblicavano a questo stesso posto d'onore un articolo quasi programmatico: «Fatti e presagi». Erano i propositi e le speranze d'allora.

Chi lo rileggesse oggi si accorgerebbe che i fatti sono andati ben oltre le attese. Moltissime promesse sono maturate, si sono tradotte in atto; il loro ciclo si è chiuso: erano lavori da compiere e sono finiti. Giorno per giorno il Sodalizio ha condotto in porto iniziative diverse, così varie che hanno da cen-

to parti contatti con le opere d'altri, colmando lacune, sussidiando altrui minori attività in fraterna collaborazione, riunendo in fascio per determinati scopi d'interesse comune Sodalizi, Autorità, Enti, persone, oppure producendo con irresistibile forza mediante la propria azione diretta.

Si capisce che duecentomila italiani — sono più precisamente ora 212.000 — amino la bandiera del Touring e si raccolgano intorno ad essa.

Avanti, avanti, o Duecentomila, che vi stringete intorno a un piccolo centro di amore e gli date splendore perchè illumini anime e menti! Avanti nell'esempio di una concordia associativa, che potrebbe essere imitata in molti altri campi della vita italiana!

Se l'esempio modesto ma evidente del Touring fruttasse intorno ad esso la moltiplicazione di centri fattivi per tante cose piccole e grandi che hanno nel Paese esponenti ancor deboli o ne mancano affatto, se questo esempio chiarisse in molti la visione di uno scopo preciso e circoscritto, la bellezza del còmpito di raggiungerlo senza deviare, le soddisfazioni che possono dare le asprezze stesse dello sforzo, il Touring sarebbe stato ispiratore felice di alte ed utili cose.

Può essergli consentito, nel giorno in cui raggiunge, quasi senza accorgersene, una forza numerica che pareva ben difficile di toccare, di constatare che vi è arrivato da sè, senz'aiuti o protezioni, senza contributi che non siano quelli nati dalla stessa opera sua, con la rettitudine e il disinteresse della condotta, con la misura, la costanza del contegno.

Intorno ha seminato le simpatie: di tempo in tempo sembrò che qualche gelosia potesse nascere, ma si sciolse di fronte al rispetto che s'impose a tutti; sembrò qualche volta che potessero spuntare piccole incursioni nei nostri programmi, ma caddero le illusioni di fronte alle difficili realtà.

Il Touring si propose sempre di non turbare alcuna reale attività altrui e questa sua moderazione, questo suo sentimento di un dovere che avrebbe tanto facilmente potuto essere meno rigidamente interpretato, gli amicò Enti e Sodalizi affini.

Così, per l'avvenire, avanti, avanti!

Il peso.

Il dottor Chersich, Presidente della Società Alpina delle Giulie, mi scriveva giorni addietro: « Mi permetta di rallegrarmi del meraviglioso, rapidissimo progresso del Touring che nell'acquisizione dei Soci batte ogni *record* precedente! Il bilancio dell'attività del Touring, oggetto di frequenti discorsi all'Alpina, ci induce a ritenere che ormai la marcia del Touring assumerà un ritmo anche superiore a quello delle organizzazioni turistiche germaniche, che finora erano le maggiori del genere ».

Ed è vero, e ci è di grande soddisfazione.

Ma sarebbe errore di assistere a questo magnifico movimento senza prendere subito tutte le misure necessarie per consolidarlo e per allontanare ogni pericolo di una «crisi di crescenza».

Vi sono dei bisogni immediati cui occorre provvedere e che pure hanno un'importanza: non si ammettono due o trecento Soci nuovi al giorno, non si registrano mille o millecinquecento riassociazioni al giorno, non si annotano altrettanti abbonamenti al giorno per *Le Vie d'Italia, La Sorgente, Le Strade* (e tutto questo implica le conseguenti innumerevoli disposizioni per dar corso alle richieste) senza un insieme notevole di nuovi impianti: locali, materiali, impiegati. Altri provvedimenti, pur urgentissimi perchè di attuazione più lenta, sono di ordine diverso: occorre fare delle ristampe di pubblicazioni che esigono contratti ingenti con cartiere, tipografie, litografie, legatorie.

Nel caso concreto di quest'anno: una inattesa maggiore produzione di 35.000 Guide di « Firenze, Siena, Perugia, Assisi » colle relative Carte; di 35.000 *Annuari;* di 35.000 fascicoli dell'*Atlante Stradale d'Italia del T.C.I.* (200.000 fogli, 1.200.000 tirature per i sei colori) hanno obbligato a difficili e costose manovre supplementari.

Ma tutto ciò è ben poco in confronto delle basi di lavoro che occorre preparare da un anno all'altro con chiare previsioni delle necessità e del gusto dei Soci e delle possibilità finanziarie.

Sappiamo che lo sforzo compiuto nel 1922 avrà delle ripercussioni nel bilancio, ma crediamo che fosse necessario andare con slancio incontro al soddisfacimento di desideri sociali evidenti.

Per le pubblicazioni abbiamo in particolare fatto un programma anche pel '23 che contribuirà a mantenere il vivo movimento ascensionale del Sodalizio, per poco che la propaganda venga dai Consoli e dai Soci fatta tra i

loro amici e conoscenti, di che siamo ben certi. In questo stesso fascicolo do notizie sommarie sul volume della *Guida dell'Italia Centrale* che verrà inviato ai Soci nel '23. I dettagli forniti bastano a dimostrare che *esso per la mole e per la straordinaria ricchezza cartografica equivale a circa due volumi come «Firenze, Siena, Perugia, Assisi»*.

L'arrivare ad un tale risultato senza dare al bilancio un colpo grave, anzi rimanendo in termini di prudenti amministratori, è uno dei miracoli che hanno sempre costituita una invidiata specialità del nostro Sodalizio.

Ma se si esaminano un po' più a fondo le cose e si moltiplica per la loro tiratura — per esempio 2000 copie — perchè l'aritmetica è una grande rettificatrice di ragionamenti — quel numeroso insieme di piccole pubblicazioni che avevano impressionato — per esempio dieci — si ha per risultato 20.000. Ventimila contro due milioni!

Questo non vuol dire affatto che il valore di una pubblicazione si possa e si debba misurare dal numero delle copie. Una memoria scientifica, una illustrazione d'arte, un

MEDAGLIA COMMEMORATIVA DEI DUECENTOMILA.
SCULTORE ATTILIO STRADA, DI MILANO; CONIAZIONE DELLA DITTA EMILIO PAGANI, DI MILANO.

Ma un altro importante dono è in corso di lavoro; il quarto fascicolo dell'*Atlante Stradale d'Italia del T. C. I.* Si compone dei fogli *Siena-Monte Amiata; Perugia-Spoleto; Ancona-Ascoli; Civitavecchia-Orbetello; Roma-Viterbo; Aquila-Avezzano; Chieti-Sulmona; San Severo-Gargano.*

Quasi tutti questi fogli interessano il territorio della *Guida dell'Italia Centrale* descritta nel volume che si darà quest'anno.

È un'edizione colossale anche questa. Avrà una tiratura iniziale di 250.000 copie, cioè di *due milioni* di fogli! Rifletta ciascuno alla potenza cui è giunta l'opera colturale del Touring, alla distanza alla quale lascia ogni consimile produzione italiana e straniera. È abituale, nella mentalità poco attenta di quasi tutti, l'ammirare, dilettandosene e compiacendosene, la varietà di certe pubblicazioni di enti, associazioni, editori.

bollettino di comunicazioni a un ristretto gruppo di associati, un'opera qualsiasi di specializzazione tecnica o d'altra natura, non possono che avere diffusione limitata (d'ordinario anzi assai più piccola di quanto si creda). Qui si osserva soltanto che nessuna pubblicazione, nessunissima, tien dietro per il numero delle copie neppur da lontano a quelle del Touring e questo giustifica l'affermare che l'opera colturale del Sodalizio nel suo campo è davvero unica.

Ma — sempre limitando queste note al solo programma delle pubblicazioni gratuite pel '23 — vi è un'ultima delibera della Direzione che avrà effetti notevoli e desterà anche una piacevole sorpresa nei propagandisti del Touring, cui fornisce un'arma convincente.

L'*Annuario Generale* — per la redazione e la mole — stupì il corpo sociale. Fu, fino a

ieri, intenzione del Consiglio di creare con esso un prontuario prezioso, pel quale si era stanziato un milione (e i calcoli furono precisi) che dovesse rimanere per parecchio tempo il documento più completo, la miniera più ricca delle informazioni turistiche. Nello stampare il grosso volume si tenne conto di averne una rimanenza sufficiente a soddisfare i nuovi Soci del '23, che non avendo avuta la fortuna dell'*Annuario* gratuito lo desiderassero e se ne fissò, per essi, il prezzo in L. 12,50 (come venne stampato sul dorso; per i non Soci L. 25).

L'*Annuario* ci ha posti di fronte a un successo che ha le ali e a delle richieste... che sono pesi. Ci si domanda dai propagandisti più fidati e attivi, dai Consoli e dai Soci che hanno raccolto nel '22, dieci, venti, cinquanta o più Soci nuovi, di non troncare il magnifico movimento, accentuatosi in questi ultimi mesi ed in cui l'*Annuario* ha la sua buona parte. Se si facesse un comizio, l'invocazione di questi propagandisti sarebbe unanime: l'*Annuario*... a noi!

D'altra parte una quantità di nuovi Soci che si presenteranno, specie nei primi mesi dell'anno, opterà pel 1922 per averne le pubblicazioni, il che non sarebbe neppure materialmente possibile perchè l'*Annuario*, salvo la riserva accennata di poche migliaia di copie, è esaurito. Che fare?

*Il Consiglio ha deciso di prolungare lo sforzo di finanza per l'*Annuario* anche al 1923,* sicuro di fare opera turistica di portata molto grande e gradita. Perciò a tutti i Soci nuovi che s'iscriveranno dal 1° di gennaio, sia che essi optino pel '22 sia pel '23, verrà dato gratuitamente l'*Annuario*. I primi arrivati avranno subito l'*Annuario* fino ad esaurimento della piccola riserva preparata per la vendita e che non avrebbe più adesso ragione di essere mantenuta; quelli arrivati più tardi attenderanno la ristampa.

Chi opta pel '22 (riteniamo saranno numerosissimi) riceverà naturalmente anche « Firenze, Siena, Perugia, Assisi » e il 3° Fascicolo dell'*Atlante Stradale dell'Italia* del T. C. I. (le due pubblicazioni sono ora in vendita rispettivamente — pei soli Soci — a L. 10 e L. 8, l'opzione le riduce a L. 12).

Io non ho fatto cenno qui che delle pubblicazioni gratuite. Non parlo ora di altre che saranno, tosto o fra poco, offerte ai Soci alle solite eccezionali condizioni praticate dal Sodalizio, fedele ai suoi scopi di propaganda: sarà per una prossima volta. E allora si dirà anche dei lavori molteplici e importanti, svolti appena ora o in corso di svolgimento per svariate iniziative.

Ma già il cenno fatto giustifica il sottotitolo di questo articolo: *Le ali e il peso.*

È l'eterno conflitto fra le aspirazioni e le possibilità. Un filosofo direbbe che, in sostanza, è lo spirito che vuol sempre astrarre dalla materia.

Ma noi non siamo filosofi e sfuggiamo le astrazioni come la peste. Ci rassegniamo ad essere più modestamente classificati solo fra gli uomini pratici di buona volontà.

Vogliamo saldare le aspirazioni con le possibilità. Non ci manca del tutto, crediamo, l'ala; ma le proporzioneremo il peso.

L. V. BERTARELLI.

LA DESTINAZIONE DELLA MEDAGLIA COMMEMORATIVA DEI DUECENTOMILA:

Il Consiglio e i Soci ricordano con riconoscenza l'atto munifico col quale il comm. Johnson volle festeggiare i primi cinquantamila Soci e i primi centomila col dono di due medaglie rimaste storiche pel loro significato. Purtroppo non si può pensare oggi, coi Soci duplicati e i costi quadruplicati, alla ripetizione di un dono nè personale nè del Sodalizio. Ma non volendo rinunciare alla commemorazione che tutti si attendono, si sono coniate due medaglie differenti solo per la dimensione (*mm. 50 di diametro o mm. 30, per ciondolo*) *da dare ai Soci al prezzo di costo.*

Le prime furono concepite per farne omaggio a un certo numero dei massimi Collaboratori del Touring e già loro inviate con le acconce parole che la riconoscenza del Sodalizio ha suggerite alla Direzione. Avremmo voluto allargare assai più gli omaggi, ma, per ovvie ragioni, dovemmo imporci grandi limitazioni. Però, prevedendo che molti Soci vorranno avere una copia della grande medaglia, questa viene posta in vendita agli sportelli della Sede a L. 7 in scatoletta di cartone, a quelli degli altri Uffici nostri e dell'ENIT a L. 7,50. Si spedisce dalla Sede per posta come campione senza valore raccomandato a L. 8, estero L. 8,50.

Le medaglie da 30 mm. sono date di presenza agli sportelli della Sede a L. 2, a quelli degli altri Uffici e dell'ENIT a L. 2,20; spedite come campione senza valore raccom. L. 3, estero L. 3,50. Per almeno 5 pezzi allo stesso indirizzo, il prezzo è di L. 2,50 per pezzo.

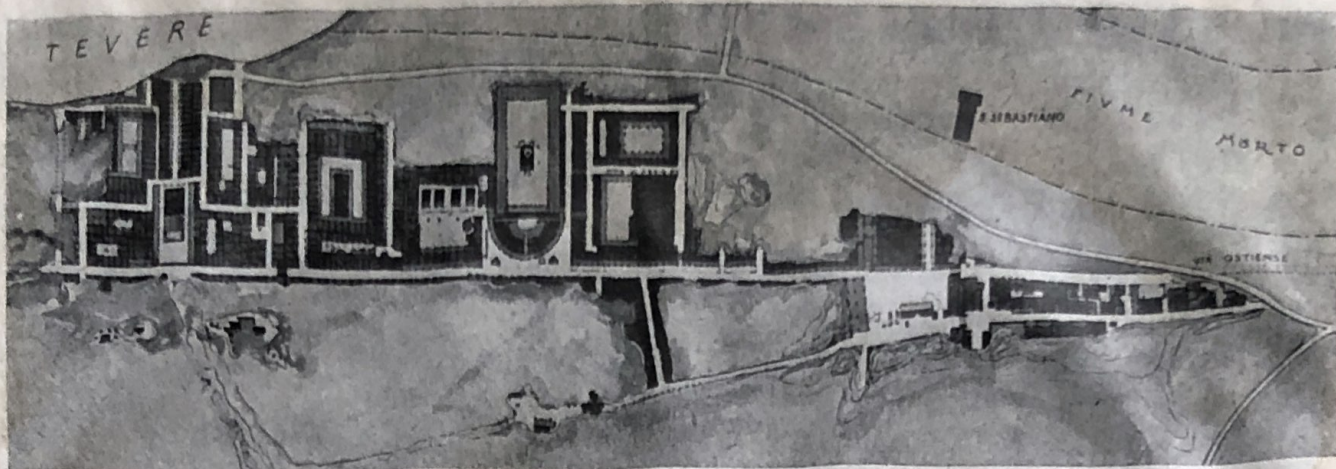
IL CAPITOLIUM NEL FORO DI OSTIA, DOVE GLI OSTIENSI SACRIFICAVANO A GIOVE, GIUNONE E MINERVA.

OSTIA, EMPORIO COMMERCIALE DELL'IMPERO DI ROMA

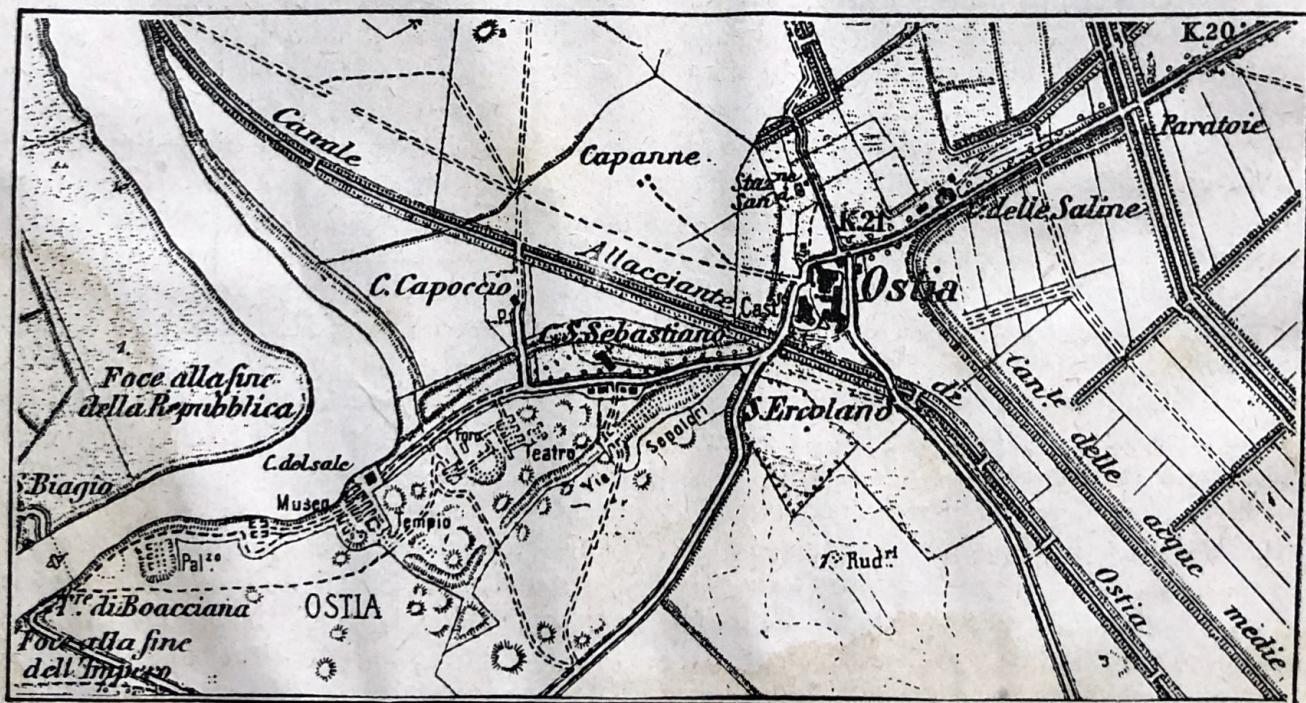
Forse nessun luogo d'Italia è così profondamente suggestivo quanto questa desolata campagna che si stende intorno alle mura di Roma ed è chiusa dai monti e quasi riaperta sul mare. Perchè il mare che pare abbia pietà di questa spiaggia dove neppure una roccia gli resiste, anzichè segnare un limite a queste molli infinite onde di terra, ne sembra quasi la continuazione un poco meno immobile, un poco più languida; sembra che la marina laziale prolunghi all'infinito con un più largo respiro il silenzio musicale dell'Agro che Roma volle deserto e sterile di uomini e di raccolti forse per prolungare nei secoli un impero a cui era stato tolto il dominio!

Che profonde cose ci narra questo paesaggio, se si prendono a guida la poesia, la leggenda e la storia! Leggenda e poesia che Virgilio, il poeta della latinità trionfante, ha intrecciato con mirabile fusione, ci narrano del favoloso sbarco di Enea tra le rive selvose del Tevere, giunto dopo il lungo pellegrinaggio sul mare, capostipite di una nuova gente, eroe della stirpe latina. E quando Virgilio rivestiva di smagliante poesia la leggenda delle origini di Roma, sulle rive del Tevere coronate di splendide ville e di deliziosi giardini, percorse dalle navi del commercio mondiale, Ostia, prima colonia di Roma, da più di tre secoli ergeva il suo faro ad affermare il diritto di Roma sul Mediterraneo.

Parlare di Ostia, che i nuovi scavi hanno rimesso in luce, è dunque parlare di Roma. Non solo perchè questa città fondata, secondo la leggenda, dal Re Anco Marzio rappresenta la prima espansione di Roma sul mare, vigile sentinella della sua potenza allo sbocco del Tevere; ma anche perchè gli otto secoli della sua storia e della sua vita, sono per Ostia storia e vita genuinamente romana.

I nuovi scavi infatti, se non hanno dato la conferma della leggendaria origine di Ostia nell'epoca dei Re di Roma, hanno però rivelato con sicurezza l'esistenza di una città repubblicana che risale al quarto secolo prima

PIANTA DEGLI SCAVI DI OSTIA.

dell'era nostra, cioè appunto all'epoca in cui Roma comincia la sua espansione commerciale oltre il mare. Stazione navale dapprima, Ostia rivela fin dall'inizio della sua vita la sua funzione di porto di Roma che mantenne per tutto l'Impero. Al commercio del sale si aggiunse quello del grano e dell'olio e poi di tutti i prodotti necessarii ad assicurare il nutrimento per la plebe e il lusso per il patriziato. Alla fine della Repubblica l'imboccatura del Tevere che serviva di porto si era già interrata; per primo Augusto pensa a costruire un vero e proprio porto, ma l'onore dell'impresa colossale era riservato a Claudio. Il porto fu costruito alla destra del Tevere a 3 km. da Ostia e dopo 12 anni Claudio lo inaugurava nel 54 d. C. Traiano tra il 100 e il 104 lo ampliò e lo rese più sicuro con una spaziosa darsena circondata da arsenali, porticati, magazzini, di cui si vedono ancora le imponenti rovine, coperte purtroppo da rovi, e rifugio, oggi, di pastori. Fu scavato un canale che metteva in comunicazione il porto con Roma, e il Tevere giunse così al mare con due sbocchi tra i quali si venne formando la attuale isola sacra attraversata da strade che riallacciavano Ostia con il suo emporio.

Ostia ebbe così la città vera, centro degli affari e della vita, sulla riva sinistra del Tevere e il porto e i magazzini a destra. Il porto Claudio-Traiano aggiunge ad Ostia nuovo splendore e nuova importanza; e se la storia quasi nulla ci dice della sua vita e del suo sviluppo le sue rovine parlano con eloquenza e con veracità. Ostia ebbe veramente il carattere tipico di una città commerciale. Costruita, già nella Repubblica, secondo un piano prestabilito, nell'Impero, allarga le sue stra-

LE ROVINE DI OSTIA ANTICA E LA BORGATA MODERNA (DALLA CARTA AL 25.000 DELL'I. G. M.).

FACCIATA DI UNA CASA SU GIARDINO: IL «TABLINUM» È ILLUMINATO DA SEI FINESTRE. IN FONDO AL GIARDINO, UNA EDICOLETTA CON UNA STATUA DI GIOVE.

de, le fiancheggia di portici, sviluppa i suoi magazzini, fa le sue case alte tre o quattro piani, moltiplica i suoi templi per accogliere i culti di tutto il mondo e profonde ricchezze di marmi, di stucchi, di dipinti, di mosaici nei monumenti pubblici che copia e riproduce direttamente da Roma. Gli imperatori stessi ne curano lo sviluppo: molte liberalità, tra cui l'acquedotto sono dovute a Domiziano; da Traiano Ostia fu, come ricorda un'iscrizione, ricostruita e ampliata, Settimio Severo e Caracalla allargano il teatro e la caserma dei vigili; Antonino Pio ricostruisce le terme, Aureliano l'adorna di un Foro che porta il suo nome, Tacito regala 100 colonne di giallo antico e l'Imperatore Massenzio apre nel 309 una zecca. Aggiungete la prodigalità dei cittadini, tra cui va ricordata la generosità di un ricchissimo ostiense che provvide alla ricostruzione di 7 templi, al selciato di una strada presso il Foro, alla fornitura di pesi pubblici per il mercato, e pagò di sua tasca per il municipio di Ostia un tributo di circa un milione di lire.

In una città come questa, la popolazione è cosmopolita: vi accorrono romani, italici, africani, orientali, peregrini d'ogni paese che formano una cittadinanza di forse 80.000 persone; schiavi e operai del porto, marinai, mercanti, impiegati, spedizionieri, industriali, commercianti ricchi e arricchiti. Arriva qui per essere trasportato a Roma ogni genere di merce e grano e olio e vino e lana spagnuola e vetri e lino, tappeti d'Alessandria, pesce persino del Mar Nero, erbe mediche di Sicilia e d'Africa, spezie e profumi arabi, perle del Mar Rosso, legna dell'Atlantico, diamanti, marmi africani ed asiatici. Ostia vede ancor prima di Roma quante meraviglie abbia il mondo e quali tributi l'Urbe riceva dalle provincie soggette al suo Impero; passeggiando sulle affollate banchine del Tevere, gli ostiensi possono ricevere notizie dal mondo intero, ammirare i costumi di tutti i popoli, ascoltare i differenti idiomi. Ma Ostia, nata quasi con Roma, declina col declinare della Madre. Lo sviluppo economico e commerciale si arresta, cominciano le invasioni barbariche e tolgono la sicurezza alla città che Roma non è più capace di sorvegliare nè di proteggere. L'ultima voce sulla grandezza di Ostia è una voce di pianto e di morte: quella di S. Agostino che rimpiange con commossa parola la morte di sua madre S. Monica venuta qui ad Ostia ad imbarcarsi per l'Africa.

Roma si spopola e Ostia muore, cosicchè l'ultimo poeta pagano è costretto a scrivere un melanconico verso che pare una iscrizione funeraria posta sopra la grandezza di Roma e di Ostia: *Hospitis Aeneae sola gloria ma-*

UNA DELLE STRADE PIÙ SUGGESTIVE DI OSTIA CON BOTTEGHE E BALCONI: SEDILI E DIPINTI ALL'ENTRATA DI UN «ENOPOLIUM».

net, soltanto la gloria di Enea rimane in questo luogo!

È ben triste infatti aver veduto e immaginare questa città ricca e sontuosa morire un poco ogni giorno, lentamente. Nulla più arriva nei magazzini che videro ammonticchiati il grano dell'Africa, le olive della Spagna, i marmi dell'Asia; i più ricchi abitanti fuggiti in cerca di nuove fortune e i più poveri rimasti spauriti alle prime invasioni barbariche nella città in cui si fan deserte le case e le strade. E con la fuga e con la miseria e con le prime spogliazioni comincia l'abbattimento dei templi, il crollo degli edifici: tetti, soffitti, pavimenti che nessuno più cura o restaura, si sfasciano e cadono sulle strade disgregando mosaici e dipinti, mutilando e devastando sculture e decorazioni marmoree. La città di Ostia che non è crollata per terremoti nè è stata mai invasa dalle acque del Tevere, si seppellisce per 4 o 5 metri sotto le sue stesse macerie e per nascondere le membra del suo grande scheletro la natura le presta un mantello di folta vegetazione selvaggia sotto a cui noi oggi, dopo 16 secoli di morte, ritroviamo vive le vestigia imponenti dell'emporio di Roma. Dopo le invasioni barbariche che la saccheggiarono, Ostia non si è più ripopolata. Ecco perchè noi la ritroviamo quasi intatta come Pompei. Solo nell'800 Papa Gregorio fonda presso le sue rovine un piccolo borgo, Gregoriopoli, ma che ha brevissima vita; e nel 1475 Giuliano Della Rovere costruisce la Rocca di Ostia a difesa del Tevere. Questo castello che fu strumento di guerra è oggi divenuto un museo che raccoglie gli oggetti d'arte provenienti dagli scavi. Perchè anche l'arte ravviva queste rovine e le nobilita con meravigliosi trovamenti di sculture, di bronzi, di mosaici e di dipinti, nonostante le molte spogliazioni avvenute, fino al principio del secolo scorso, quando cioè cominciarono i primi scavi sistematici.

I quali scavi, iniziati sotto Pio VII, e ripresi sotto Pio IX, furono saltuariamente e con scarsissimi mezzi continuati dopo il '70 dal Governo italiano, che conscio però della importanza acquistata da Ostia in questi ultimi anni, provvede ormai a far risorgere in-

CASA DETTA DI DIANA CON BALCONE IN MURATURA AL SECONDO PIANO E LISTELLO DECORATIVO SOPRA LE BOTTEGHE. IN BASSO È CONSERVATO IL MARCIAPIEDE ANTICO.

tera questa meravigliosa città dell'Impero che ci dà un'immagine vivace e completa, come nessun'altra, della vita commerciale e privata di Roma antica.

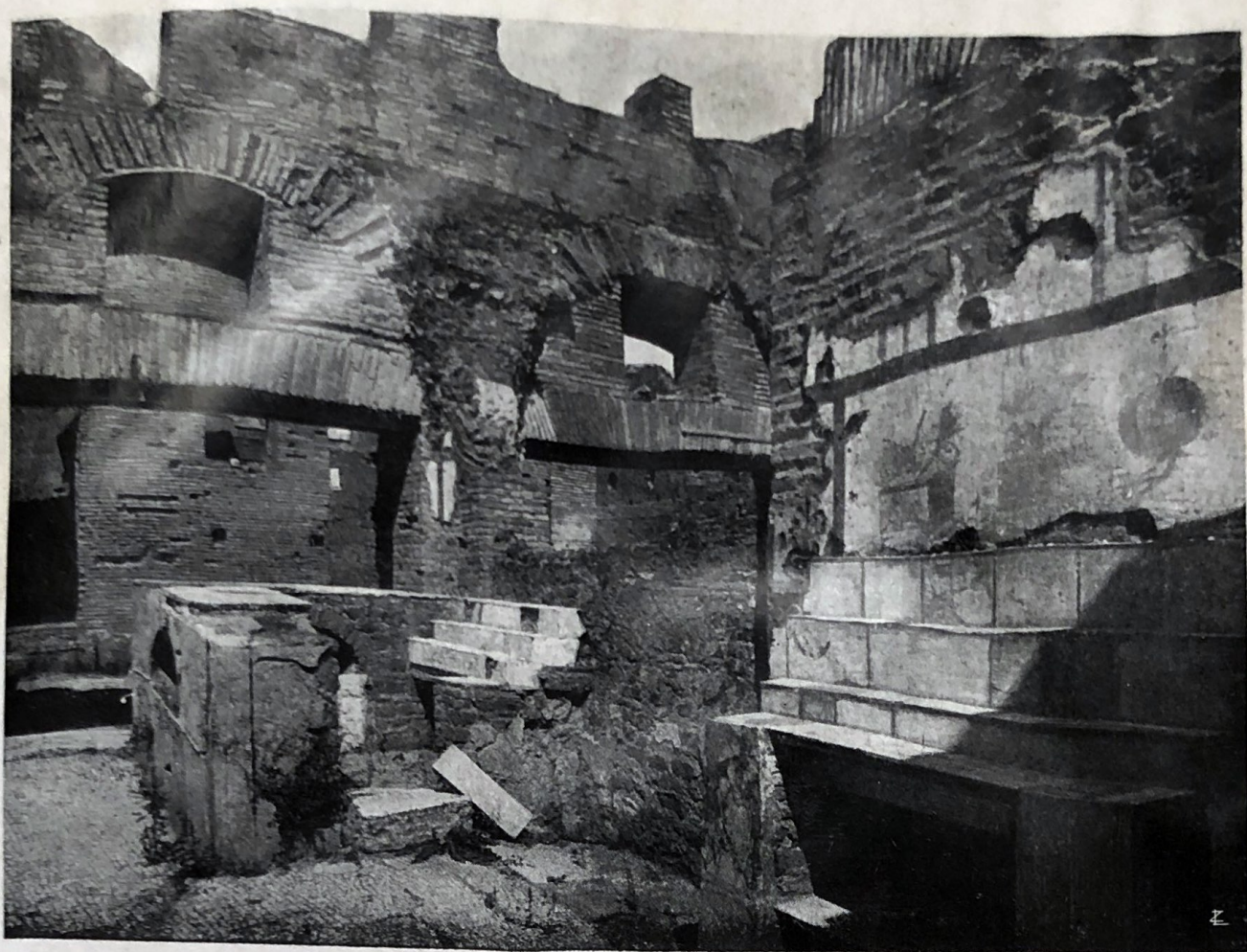
Che Ostia ci conservi una immagine viva e fedele di Roma, ci appare subito appena varcata la porta, dopo avere attraversato la zona dei sepolcri. Ci si apre innanzi una larga strada, il decumano massimo, che taglia in due parti lunghe la città e con un percorso di circa 1600 metri giunge in linea retta alla antica spiaggia del mare che in venti secoli si è protratta per quasi tre chilometri.

La città antica si estende a destra e a sinistra di questo suo lungo corso per un'area di 120 ettari, limitata a nord dal Tevere e a ovest dal mare. Lungo questa strada, congiunta al Tevere da altre vie dirette, in modo che la città è tagliata a scacchieri regolari, si aprono imponenti edifici pubblici. Un portico di 150 metri di lunghezza, a due ordini, con pilastri di travertino e colonne marmoree; le Terme, fiancheggiate da un'ampia palestra per gli esercizi consueti dopo il bagno e racchiudente nella ordinaria disposizione le sale con vasche artificialmente riscaldate. Ornamento cospicuo di tali Terme è la sala centrale con il grande mosaico di Nettuno sul carro, tirato da quattro cavalli marini, in cui meraviglia la briosa vivacità di concezione e di tecnica che rende così attraente il vasto disegno. Dopo le Terme, il Teatro che prospetta sulla strada, tra due grandi fontane, con un portico in laterizio sobriamente ornato; decorata di marmi, invece, la scena, e dietro questa un vasto piazzale con un tempio nel mezzo e limitato da un doppio ordine di colonne a stucchi. Su questa vasta piazza che s'allieta anche oggi, come in antico, del sorriso della Flora e su cui sono state rialzate alcune statue antiche di benemeriti cittadini ostiensi è scritta una delle più chiare pagine della storia commerciale di Roma; perchè negli ambienti tra colonna e colonna avevano stanza le corporazioni commerciali ostiensi; avevano il loro ufficio, i loro scanni, direbbero i genovesi, le rappresentanze dei commercianti e navigatori di tutto il mondo latino; qui si poteva contrattare, spedire, o comporre un carico di grano, di legna, di pelli, di tutto ciò che era necessario al lusso e al vitto del patriziato e della plebe. Ve lo indicano i pavimenti a mosaico che costituiscono l'insegna di tali commercianti : e v'è scritta la loro pa-

CORTILE TIPO BAZAR CON BOTTEGHE E NICCHIA CONTENENTE I LARI PROTETTORI DELLA CASA.

tria e l'insegna del loro commercio, e dove manca la leggenda suppliscono le figurazioni; quelli di Tripoli hanno per insegna un elefante, e un'anfora tra due palme ci richiama forse alla Mauritania Caesariensis; e sono qui i Misuenses (Misua, città sul golfo di Cartagine) e in altri mosaici è rappresentato il carico di una nave: un facchino con una anfora sulle spalle che scende a prendere il grano nella stiva della barca ferma in porto con le vele ammainate.

Vive qui la meravigliosa organizzazione commerciale a cui Roma antica deve parte della sua floridezza: quelle federazioni di lavoratori, che sembrano un prodotto dei partiti estremi della società odierna, hanno in Roma la loro origine e Ostia li documenta con i mosaici di questo piazzale. E al vitto del popolo è ancora Ostia che provvede costruendo grandiosi magazzini per il grano: già cinque di questi *horrea* pubblici e privati sono stati scoperti e il più grande di essi mostra bene il suo interessante tipo architettonico: un grande cortile interno con un colonnato di tufo sotto al quale si aprono 60 celle di deposito protette all'esterno da solide mura in tufo. a grandi blocchi squadrati. Nè scarseggiano i templi: città aperta a tutti i culti, devota a tutti i numi, Ostia raccoglie nella sua cinta e i santuarii delle divinità orientali, primo tra tutti Mitra, il dio del Sole, e i templi per l'Olimpo nazionale, tra i quali il più imponente è il Campidoglio della città posto lungo il decumano, di fronte al Foro, ad onore della triade capitolina: Giove, Giunone e Minerva. Di tutta la città antica, solo le solide mura di questo tempio, chiamato erroneamente di Vulcano, sopravanzavano alla rovina, elevandosi per 14 metri di altezza: esso fu quindi il solo indice della esistenza di Ostia per tutto il medio evo, e, spogliato dei suoi marmi preziosi, rimangono ad attestare la sua magnificenza, la scala marmorea, i rocchi delle colonne frontali, alcuni pezzi del cornicione marmoreo e l'area sacra con un portico a colonne di granito.

Cosicchè quando si entra in Ostia e si percorrono i 700 metri di questa larga strada scavata cioè solo un terzo della sua lunghezza totale, sulla quale si allineano gli edifici pub-

INTERNO DI UNA BOTTEGA — « TERMOPOLIUM » = BAR — CON BANCO DI VENDITA, A SINISTRA. A DESTRA RIPIANI MARMOREI PER LE STOVIGLIE E DIPINTI RAFFIGURANTI FRUTTA E LEGUMI.

blici, si ha subito la sensazione di una grandiosa città romana, con una pianta e una rete stradale regolare, come richiedevano i bisogni del traffico e del commercio. Ma questa regolarità non è mai monotona: c'e, anzi, in Ostia una estetica della città, forse inconscia, ma che si esprime con sicuro senso d'arte, nell'arretrare e nell'avanzare sulle strade monumenti ed edifici, nell'allargarle in piazze che non sono soltanto, come da noi oggi, i ritagli delle aree fabbricabili, nel movimentarle incurvandole, e nel variarne l'aspetto con la varia architettura delle facciate dei suoi caseggiati. È davvero Ostia, come l'ha chiamata uno scrittore romano, una *amoenissima Civitas*. E la conservazione delle rovine che raggiunge in qualche punto i dieci metri superando quindi perfino quelle di Pompei, ci offre un elemento che era del tutto sconosciuto nel mondo latino. Un nuovo tipo di casa che è la casa d'affitto della borghesia e del popolo di Roma antica, con appartamenti spesso modesti ma anche allora assai costosi, donde da un lato la necessità per gli inquilini di adattarsi in pochi ambienti utilizzando ogni spazio disponibile, dall'altro l'incentivo a costruire per speculazione. Bisogna venire ad Ostia per ritrovare il tipo della nostra casa; è qui che essa ci si rivela prettamente latina, anche allora, alta tre o quattro piani, colle stanze sulla strada fornite di finestre ampie come le nostre, con balconi in muratura, logge continue che girano sulle due fronti della casa o sostenute da mensole in travertino con un motivo architettonico che sembrerebbe medioevale. E hanno quasi un sapore quattrocentesco talune di queste facciate in cortina di rossi mattoni con la porta d'ingresso segnata da lesene e da timpano. Dove non sono appartamenti a piano terra, vediamo le botteghe, come questa osteria, che ha due sedili all'esterno e il suo banco di vendita, tutto in marmo, con due vaschette per il lavaggio delle stoviglie, collocate su ripiani di marmo sopra i quali sono dipinti a vivaci colori alcuni generi commestibili. Quante tracce di vita in queste rovine ostiensi! Gli ambienti interni delle case prospettano

sopra un cortile aperto, come usiamo noi oggi, con i negozi protetti dai Lari le cui figure erano poste in graziose nicchie sobriamente decorate; e scale esterne ed interne vi conducono dalla strada ai piani superiori che conservano ancora a nove metri di altezza le vôlte dei soffitti dipinti, e sulle pareti l'intonaco a vivaci affreschi, e nei pavimenti i mosaici a disegno geometrico.

Meglio che Pompei, città di carattere e di gusto ellenistico, Ostia rappresenta dunque nella grandiosità della sua pianta, nella sontuosità dei suoi monumenti, nel carattere delle sue costruzioni, ciò che doveva essere Roma imperiale in quel periodo del secondo e terzo secolo in cui la vita antica più si assomiglia alla nostra. E poichè i Romani, oltre che valorosi soldati furono anche abilissimi commercianti, conoscere questo emporio di Roma significa interpretare il vero essere di Roma.

Questo sente chi visita la città sepolta che rinasce come nascono la nuova via, la nuova casa di una città moderna; ma mentre in questa, dieci, venti palazzi iniziano la loro vita, in quella appena una breve strada, appena qualche camera ritornano dopo venti secoli a meravigliarsi del sole e dell'aria: l'archeologo prolunga così la vita nel passato come l'ingegnere la prolunga nell'avvenire. A Ostia infatti non rinasce soltanto la città antica ma inizia la sua vita una nuova città e un nuovo porto commerciale di Roma. Cosicchè in questo luogo alle foci del Tevere dove una costante tradizione ha collocato i primi passi dei progenitori latini, accanto a questa città antica che segna il primo dominio di Roma sul mare e sul mondo e in cui la storia, la vita, l'arte latina hanno detto una nuova parola, vuole ripopolarsi e vivere anche la bella spiaggia laziale che riavrà ancora, come nei tempi passati, la sua collana di ville e l'ampio bacino del suo nuovo porto.

GUIDO CALZA.

IL PIÙ BEL DONO AI SOCI DEL T.C.I. PER IL 1923

QUANDO la *Guida d'Italia del Touring Club Italiano* sarà ultimata, il Touring potrà dire d'aver elevato, secondo le sue forze, un monumento di devozione al Paese.

E come in fronte al Monumento Nazionale al Padre della Patria in Roma, l'una accanto all'altra le Regioni italiane sono effigiate dalle colossali statue decorative nella imponente trabeazione ciascuna con un proprio simbolo, così ogni volume della collezione di cui la *Guida* si compone porterà il nome di una o di alcune di esse, che dentro sono con amorosa cura descritte.

Ora, voi lo sapete, Consoci, un volume nuovo sta per esservi dato. È il decimo della serie.

Già oramai da un mese, con mio molto piacere, fa gemere i torchi, come si usa dire con forma decisamente passatista: poichè il torchio, se avesse un'anima, guarderebbe alle macchine che lavorano pel Touring come a noi un redivivo cavernicolo.

È uno dei volumi dell'Italia Centrale — che a parere dell'autore (forse pregiudicato da una oggettività involontariamente dubbia) — formeranno il gruppo più interessante tra quelli fino ad ora pubblicati.

Su questo volume, che appena allestito sarà offerto in dono ai Soci del 1923 (1), vengono qui date alcune notizie avanti lettera (nè più nè meno che se si trattasse di un romanzo atteso!), non con la intenzione di anticiparne un giudizio di merito, il che sarebbe del tutto fuori di tempo, ma solo con quella di far venire l'acquolina in bocca ai futuri suoi possessori che ne leggono qui, e ai loro amici (2)

---

(1) .... ma i Soci pel 1923 tengano ben presente che, *se non vogliono essere cattivi Soci* — di peso finanzario pel Sodalizio — devono inviare *subito, oggi stesso*, se non vi hanno già provveduto, la quota di L. 10,10 pel 1923.

(2) .... ai quali i lettori devono propagandare (parola brutta quanto espressiva) efficacemente il farsi Soci del Touring: efficacemente non vuol dire diffondersi in giudizi, pur graditi, sulla figura ideale del Sodalizio, ma persuadere gli amici che le idealità si perseguono coi mezzi materiali dati dai Soci: quindi mano alla scheda di associazione e alla stilografica!

per il *tema* e per la *misura* con cui questo è svolto.

La bellezza e la nobiltà del tema sono cardini dell'interesse che ispira ogni pagina del libro; la misura o, più precisamente, la dimensione redazionale e grafica dello svolgimento è una stupefacente prova della potenza anche economica che la collettività del Touring ha raggiunto, perchè il volume costerebbe correntemente a equo prezzo librario non meno di 40 lire. Nè ci pare di ribassarne il valore colturale anche quotandolo in vile metallo cartaceo. Ognun sa quale freno inibitorio sia il borsellino alla diffusione del libro, primo strumento d'ogni scibile.

⁂

Il territorio descritto in questo volume è chiaramente delimitato nello schizzo topografico a pag. 14. È vasto, turisticamente bene unito: ciò che si trova delle quattro regioni dell'Italia Centrale ad oriente o a mezzodì di quanto è compreso nello schizzo, costituisce materia da esso disgiunta abbastanza razionalmente da potere senza troppi inconvenienti essere oggetto di un altro volume. Del resto bisogna per forza rassegnarsi a sconnettere in più punti la descrizione dell'Italia, che non per nulla è una dalle Alpi al Capo Passero e non per nulla è tanto ricca e bella che parlarne è discorso che più non finirebbe. Anche Giustiniano fece le *Pandette*, si dice, in 50 volumi; anche gli *Annali* di Lodovico Antonio Muratori furono in 66 volumi: con tali maestri posso anch'io permettermi di tagliare e frazionare con coraggio, sforzandomi, si capisce, di avere giudizio.

Così com'è, il volume sarà — librariamente — una poderosa e magnifica unità. La carta, già comperata per prudenza amministrativa nella enorme massa di 100 tonnellate (e se non basteranno si aggiungerà il resto) è nei magazzini del Touring, come i due chilometri di tela per la legatura, come i 75 chilometri di cordoncino segna-libri. Essa, che costò un patrimonio, è dell'identico tipo così ben riuscito di *Firenze, Siena, Perugia, Assisi*, sottilissima ma abbastanza opaca e forte. La opacità è condizione per la lettura e non facilmente si può combinare colla sottigliezza, la quale è necessità assoluta per conservare una mole ragionevole alla *Guida* che avrà non meno di 580 pagine, oltre le Carte.

Il « patema d'animo amministrativo » per questa mole (gratuita!) è condiviso con grande compunzione da tutti i membri del Consiglio del Touring. Spettacolosa è una edizione, che per la prima volta il Touring affronterà in almeno 250.000 copie. Ma gli stessi animi così pensierosi si rasserenano e si compiacciono, certi dell'apprezzamento che ogni Socio farà di questo coraggio finanziario del suo Consiglio (1).

⁂

Ecco per sommi capi il contenuto.

L'ossatura fondamentale è nelle linee ferroviarie più importanti, e cioè, in primo luogo, i due grandi fiumi turistici dal nord alla Capitale: le linee Firenze-Arezzo-Chiusi-Roma e Pisa-Livorno-Grosseto-Roma; poi nelle trasversali congiungenti: Firenze-Pisa, Firenze-Siena-Chiusi, Terontola-Perugia-Foligno, Foligno-Terni-Orte.

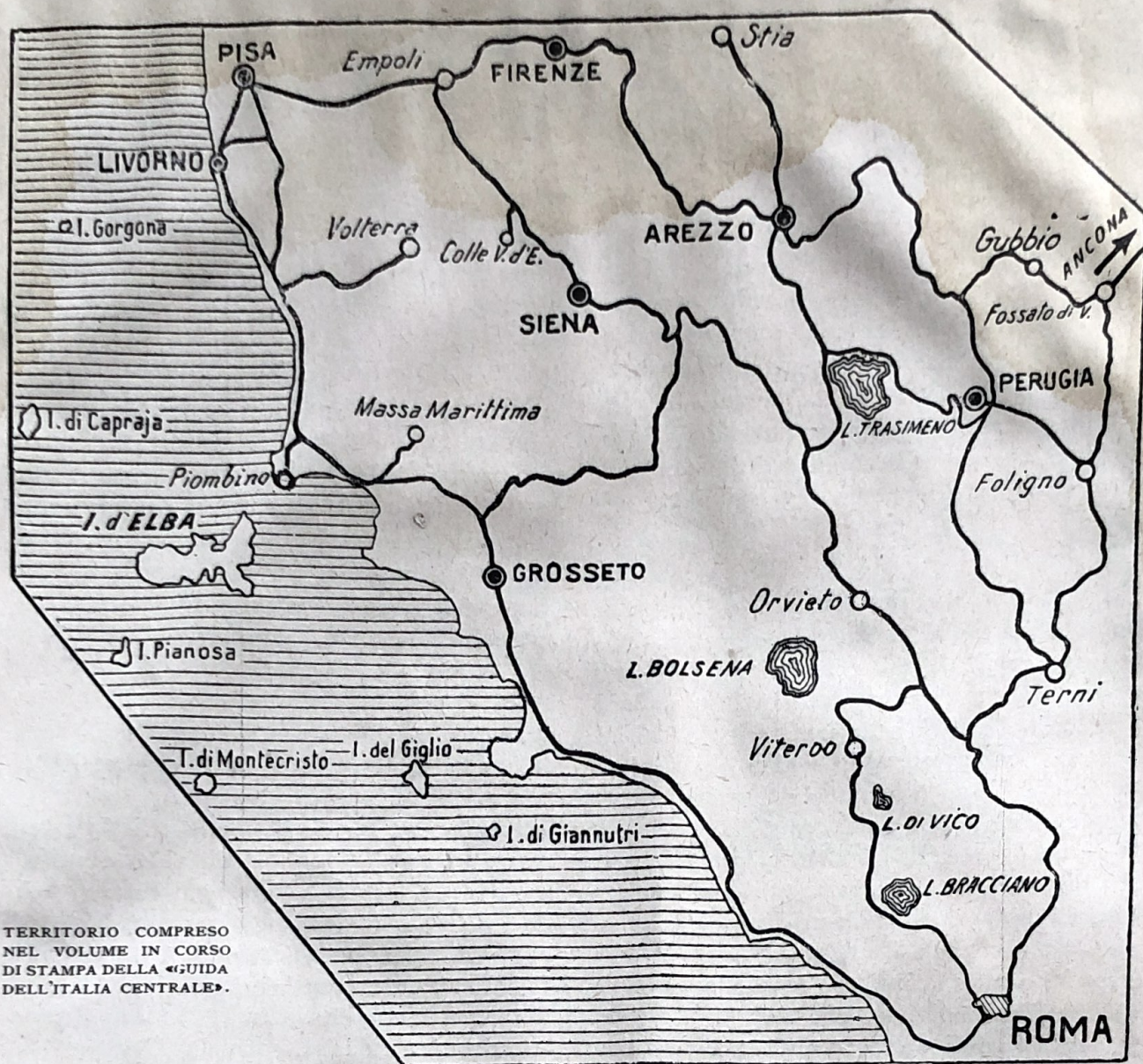
Poi vi sono le ferrovie minori, da Cecina maremmana all'etrusca Volterra, dalla città di Guido Monaco a quella di « Oderisi d'Agobbio » e ancora da Arezzo al Casentino. Stupenda ferrovietta è quella dell'Umbria centrale (Terni-Perugia-Umbertide) e un'altra ancora la Roma-Bracciano-Viterbo-Attigliano, e poi la Roma-Civita Castellana-Viterbo. E tralascio tronchi minori (Campiglia-Piombino, Poggibonsi-Colle di Val d'Elsa, Follonica-Massa Marittima, Asciano-Grosseto), o in costruzione, come la Civitavecchia-Orte che sarà una delle più magnifiche traversate immaginabili e la deliziosa rampa a dentiera del Saltino (Vallombrosa), e la funicolaretta del Santuario di Montenero e quella di Orvieto.

Intorno a questa rete si stende una così fitta maglia di servizi pubblici d'auto, che permette al più modesto turista di giungere dove voglia con spesa ben limitata, seguendo le indicazioni della *Guida* (2). Che se poi ha mezzi propri di viaggio: bicicletta, moto, mo-

---

(1) .... e si capisce che ogni Socio deve contribuire per la propria parte. Passi Vitalizio una buona volta!... e faccia intorno a sè altri Vitalizi! Se potesse misurare la semplificazione di servizi che il Vitalizio permette in confronto dell'Annuale! Semplificazione vuol dire economia e regolarità. Soprattutto coll'incremento attuale del Touring (162.000 Soci a fine 1921, 215.000 circa a fine 1922) la semplificazione e la speditezza sono necessità del buon andamento. Ognuno vi contribuisca per interesse proprio e per dovere sociale.

(2) .... e perciò il turista modesto deve far conto di questi risparmi che gli sono diligentemente indicati e mostrare la sua riconoscenza al Touring, coll'adempimento dei suoi doveri statutari: versare la quota pel 15 novembre... scorso. Chi non ci ha pensato faccia ammenda onorevole subito, oggi stesso col piccolo vaglia

TERRITORIO COMPRESO NEL VOLUME IN CORSO DI STAMPA DELLA «GUIDA DELL'ITALIA CENTRALE».

tocarrozzetta, auto, gli orizzonti si snebbiano anche dalle brume degli orari un po' talora malvagi.

Quale varietà incantevole offre il Paese meraviglioso descritto in quest'opera!

Lungo le circa cento — cento! — linee in cui lo si è diviso — perchè almeno altrettante sono le unità itinerarie degne di particolare considerazione — si toccano certo più di cento centri che meritano una fermata per una visita! C'è da perdervi dei mesi e questo non è possibile normalmente e non potrà accadere per ciascuno di noi che a spizzico in molti e molti anni, anche perchè la nostra Italia non è tutta qui: ma intanto quale scelta per i gustosi bocconcini che possiamo concederci! E neppure vi resta l'imbarazzo della scelta perchè la *Guida* vi aiuta e vi serve coi suoi sinceri apprezzamenti ammonitori.

La fisionomia della pianura maremmana, solenne, semideserta, melanconica, verde come di speranza nelle sue praterie, dorata di ricchezze mature e promettenti nelle sue distese di grani ondeggianti al libeccio e al maestrale, come differisce da quella del Chianti, tutta un seguirsi di collinette a campicelli e a filari di viti quasi ricamate a ghirlande dall'agricoltore industre intorno alla propria casetta!

E il Casentino nelle sue ampie vallate salienti alle alte cime, gaio di fattorie e di ville e sparso di villaggi, solcato dall'Arno, arcadico, circondato da foreste tranquille, quale aspetto diverso ha dalle più solitarie ma pur bellissime plaghe eugubine e dall'immenso dedalo dei colli umbri tra Perugia, Foligno, Spoleto e la linea del Tevere!

La varietà pittorica delle zone descritte si arguisce anche solo da certi titoli pieni di si-

gnificato: *L'arcipelago Toscano* dice le seduzioni del mare, delle isole, degli isolotti, degli scogli flagellati; *Il giro del Monte Amiata* fa pensare alla infinita bellezza di orizzonti a perdita di vista distesi a cerchio intorno alla sconosciuta via circumamiatina (tutta percorsa da auto pubbliche!) tra i basalti di Campiglia, le miniere di Abbadia, i castagneti di Santa Fiora; *Il giro del Lago di Bolsena, Il giro del Lago di Bracciano*, sono richiamo ai più sorprendenti fenomeni vulcanici: laghi sul fondo di crateri, piani craterici da cui si ergono coni perfetti, valloni profondamente incisi nelle trachiti e nei tufi con orridi tenebrosi, in cui le strade si nascondono per riuscire alle ampiezze delle larghe pendici vulcaniche.

Sono descritte centinaia di chilometri di strade panoramiche una più caratteristica dell'altra: taluna a grande altezza sopra gli spalti che fiancheggiano la gran vallata del Tevere, come da Amelia, tal altra che sormonta o corre in cresta dei Cimini, dei Volsini, dei Sabatini, dei Martani, delle Colline Metallifere: deviazioni poco note (quasi tutte percorse dalle auto pubbliche!) dalle vie più maestre e che costituiscono varianti preziose... quando le si conoscono.

Nè accenno qui alle città e cittadine più interessanti che s'incontrano in questi pellegrinaggi paradisiaci: non finirei più perchè a cominciare da S. Gimignano e Volterra o da Montepulciano e Pienza, o da Viterbo e Orvieto e così via, cioè da quella corona che tutti conoscono (il più spesso solo di nome, ma la *Guida* spronerà molti a togliersi di dosso quest'inerzia) dovrei scendere (se scendere si può dire) a nomi che ancor meno dicono — salvo il chiaro loro suono di rampogna per l'oblio immeritato — come Pitigliano e Sovana, come Caprarola e Tuscania, come Narni e Tarquinia. Cento almeno di queste cittadine, che sono gioielli o per lo scenografico aspetto o per i monumenti o per singolarità proprie di positura o d'arte, sono toccati dai cento itinerarii: rosario di cui i grani sono gemme di valore diverso, ma tutte gemme, come in un diadema aureo in cui nessuna pietra, anche minore, è mai falsa ed ognuna ha il suo splendore.

***

Vi sono nella *Guida* sedici Carte e diciotto Piante di città: dotazione di grande ricchezza se ci sarà possibile di portarle tutte in porto. Questa riserva si riferisce alle piante delle città: è incredibile la miseria locale di documentazioni grafiche attendibili e, bisogna pur dirlo francamente, in molti casi la noncuranza nel prestarsi di sindaci ed uffici tecnici, quasicchè il mettere in giro in 250.000 copie la piantina di una città, illustrata dalla relativa descrizione, non costituisse una desiderabilissima pubblicità al luogo. Le pratiche per avere alcune di queste piante sono iniziate da *anni*. Che *via crucis!* (1).

***

Queste le linee generali del volume che stiamo approntando. Scrissi più sopra: quando la *Guida d'Italia* sarà ultimata il Touring potrà dire d'aver elevato, secondo le sue forze, un monumento di devozione al Paese.

Ora aggiungo: questa *Guida dell' Italia Centrale* sarà un inno. Le prodigiose Regioni che già vi diedero come una quintessenza della loro arte, della loro storia e della loro civica bellezza *Firenze, Siena, Perugia, Assisi*, ora vi presenteranno più ampia la loro immagine maestosa, seducente, ispiratrice.

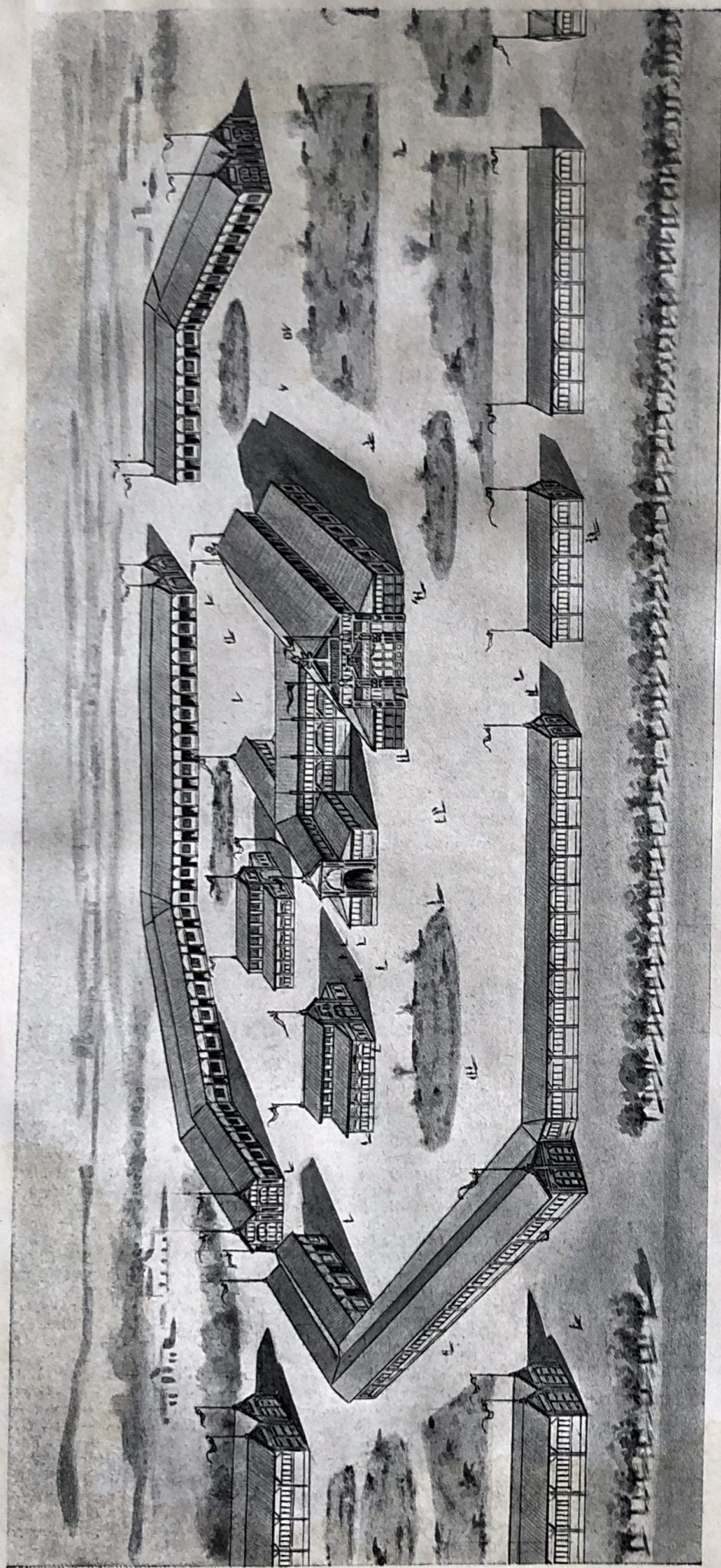
E perdonatemi, Consoci, questi entusiasmi: « amor mi mosse, che mi fa parlare ».

Leggendo prima, viaggiando poi, ne sarete presi voi pure: « amor, che al cor gentil ratto s'apprende ».

L. V. BERTARELLI.

---

(1) Ecco i titoli delle Carte: 1 - *Il Valdarno da Firenze a S. Giovanni e il Casentino.* — 2 - *Il Valdarno da S. Giovanni ad Arezzo e la Chiana fino a Cortona - La Val Tiberina.* — 3 - *Il Tevere da Umbertide a Perugia. I territori di Gubbio, Gualdo Tadino-Nocera.* — 4 - *Il Tevere da Perugia a Todi. I territori di Assisi, Foligno, Spoleto.* — 5 - *L'Alta Chiana, il Trasimeno - I territori di Montepulciano, Chiusi, Città della Pieve.* — 6 - *Da Siena all'Orcia.* — 7 - *Da Volterra e da Poggibonsi a Massa Marittima.* — 8 - *Dall'Amiata e dal Cetona al Lago di Bolsena.* — 9 - *Da Città della Pieve ad Orvieto e al lago di Bolsena.* — 10 - *Da Tarquinia ad Orte - Il Viterbese.* — 11 - *Il Tevere da Orte a Passo Corese.* — 12 - *Il Tevere da Passo Corese a Roma. Il Lago di Bracciano.* — 13 - *I Monti della Tolfa.* — 14 - *Territori di Terni, Narni, Amelia.* — 15 - *Il M. Argentario - L'Elba e il Giglio.*

Le Piante di città sono: 1 - *Arezzo.* — 2 - *Città di Castello.* — 3 - *Civitavecchia.* — 4 - *Cortona.* — 5 - *Grosseto.* — 6 - *Gubbio.* — 7 - *Foligno.* — 8 - *Livorno.* — 9 - *Massa Marittima.* — 10 - *Montepulciano.* — 11 - *Orvieto.* — 12 - *S. Gimignano.* — 13 - *Spoleto.* — 14 - *Terni.* — 15 - *Todi.* — 16 - *Viterbo.* — 17 - *Volterra.*

LA MOSTRA PER LE FORNITURE ALBERGHIERE

(FIERA CAMPIONARIA INTERNAZIONALE - MILANO - 12-27 APRILE 1923)

La manifestazione indetta dal Touring al fine di dare un vigoroso impulso al miglioramento degli alberghi è stata salutata in tutta Italia con viva simpatia. Si tratta di una grande rassegna dei moltissimi prodotti che servono all'industria alberghiera dai materiali da costruzione agli impianti, agli arredi, alle finiture dell'albergo; e numerose saranno le novità assolute, sia nel campo dell'arredamento, sia in quello degli impianti. La Mostra avrà soprattutto un grande carattere di praticità: la ripartizione ordinata dei prodotti, l'accurata presentazione di questi, l'abbondanza di preventivi di costo adatti a tutte le specie di alberghi metteranno in grado l'albergatore, che desideri migliorare il proprio esercizio, di fare acquisti di buoni prodotti a buon mercato, apriranno nuovi orizzonti non solo a tutti coloro che oggi esercìscono grandi o piccoli alberghi, ma anche ai moltissimi che verso l'industria alberghiera si sentono attratti. Non sarà solamente una mostra, una fiera, ma anche una scuola; tutti: albergatori, addetti d'albergo e turisti avranno moltissimo da imparare visitando la prima grande Mostra di forniture d'albergo che si organizzi in Italia.

Per dar un'idea della vastità ed importanza della Mostra, che avrà luogo nella ex-Piazza d'Armi di Milano ove la Fiera Campionaria ha definitivamente fissata la propria sede, pubblichiamo una veduta prospettica dei padiglioni e degli *stands* assegnati alla Mostra del Touring: si tratta di 2130 metri quadrati di area occupata! Invitiamo i Soci, e particolarmente i nostri Consoli, a dare la maggior diffusione alla notizia della vasta organizzazione predisposta dal Touring: noi penseremo a predisporre una Mostra veramente utile ed interessante. Ci aiutino Consoli e Soci a far confluire ad essa un gran numero di albergatori; i piccoli, particolarmente quelli che hanno tanto bisogno di vedere ed imparare debbono persuadersi che occasione migliore non vi può essere di questa che il Touring loro offre. Sconti di viaggio e facilitazioni molteplici godranno espositori e visitatori della Mostra.

Amo la montagna di un amore sconfinato: nè so per quale ragione prevalente. Certo, la sua bellezza è una bellezza che soggioga. Poi, a chi abbia tentato le grandi corse, la montagna ha dato infiniti godimenti, che non sono estetici soltanto ma che esaltano, quasi, ogni senso della propria gagliardia d'animo e di membra; e a chi abbia poi condotto una vita vagabonda, senza toccare le alte cime, ma al di sopra del limite dei grandi alberghi, — una vita vagabonda nella zona dei boschi e dei pascoli, lungo i valloni aspri e selvaggi, dividendo i pasti semplici e primitivi coi pastori e dormendo tutto ravvolto nella sua mantelletta là dove il crepuscolo lo ha còlto, — la montagna ha dato anche il senso di una libertà senza limiti e di una signoria senza confini. A tutti, poi, rafforza il sentimento della patria; e a noi, fedeli della scienza, apre tutto intero il grande libro della natura.

Più, però, l'amo di inverno. E non intendo di quelle oasi montanine, nelle quali, di inverno, accorre ogni mondanità cosmopolita. Amo, d'inverno, sovra tutto la montagna solitaria, i paesetti abbandonati dalla piccola folla cittadina che li invade di estate, genuini e semplici nella loro vita primitiva. Quante volte vi sono andato, per una settimana di riposo, nelle Alpi nostre e non nostre! Ed ero stato, più volte, anche a Courmayeur. Ma quell'anno vi tornai proprio per vivervi: cercavo la salute nel freddo sano e nella quiete serena della montagna; e la trovai.

GARE DI SCI FRA GIOVANI VALLIGIANI.

Gli alberghi tutti chiusi: abitavo nella casa di una guida amica. Giù, al pian terreno, lui e la sua donna, nell'*étable* calda calda; al primo piano io. Avevo una bella cameretta in pieno sole, ed una grande balconata dove sempre, nel pieno mezzogiorno, andavo a passeggiare, — a fare il miglio, come se fossi stato sopra il bordo di una nave, — ammirando la mia montagna così bianca di neve, e sorvegliando ed osservando la mediocre vita del paese.

È una vita molto diversa, direi quasi opposta a quella che appare ai villeggianti estivi. In piena estate, i campi e i prati che circondano i villaggi sono tutti verdi; ma sembrano quasi abbandonati: ogni tanto donne e ragazzi vi si sparpagliano a diriger l'acqua nei piccoli canali; poi per settimane intere tornano in abbandono. Chi sia più sollecito nel salire in montagna o più tardo nel discenderne, vedrà an-

VEDUTA INVERNALE DI COURMAYEUR COL SUPERBO SCENARIO DEL MONTE BIANCO.

che i lavori: quasi concentrati, a date fisse, in periodi brevissimi. Il primo luglio tutti i prati si popolano di falciatrici, anche di falciatori. Sembra che abbiano gran fretta: in pochi giorni l'erba è tagliata; il sole ardente presto la dissecca; dentro i grandi teli il fieno è portato sino alle case. Poi viene l'abbandono del pieno della estate. Ai primi di settembre, ecco un nuovo periodo di attività: il taglio del grano, il taglio del secondo fieno. Ma la fretta è adesso anche maggiore, perchè la stagione è incostante, e non bisogna lasciare i prodotti sul terreno, alla pioggia. Nuovo periodo di abbandono. A ottobre i campi si popolano quasi d'un tratto per la terza volta: si tolgono le patate, si ara, e si semina. Ma con più fretta ancora, chè c'è la minaccia delle prime nevi.

Ma questi brevi periodi di fervore pieno nei lavori dei campi non vede il villeggiante che vien qua su d'agosto, per la «stagione»: egli deve quasi giudicare che tutto quel verde fresco che è d'intorno ai villaggi cresca spontaneo senza fatica di uomini.

L'inverno, quando il verde è sparito, e tutto il fondo della valle è coperto da un uniforme mantello candido di neve, e le foreste di larici e di abeti su pei fianchi della montagna sono tutti sbrizzolati, e più in su ancora le rocce, così nude e cupe e ferrigne nella estate, sono tutte bianche anch'esse, — di inverno si ha la impressione strana di una maggiore attività di vita e di lavoro. E lavoro anche dei campi e dei prati. Già: perchè dagli alti *châlets* della mezza montagna si vede calare giù ai villaggi la raccolta del fieno tagliato nell'estate; e dalle case si vede portare nei campi, per quanto coperti di neve, il *fumier,* che nella primavera sarà poi distribuito dietro l'aratro. E giù dalla foresta si vedon scendere carichi di legna, e interi tronchi di larici e di abeti; e da qualche prossima sassaia portare pietre, e dalle rive della Dora sabbia, per future case.

Perchè questo contrasto, e perchè tutta questa attività invernale di lavoro? Perchè d'inverno la neve uguaglia, livella ogni asperità del terreno; perchè d'inverno non si è legati alle strettoie del sentiero ma tutto quanto il terreno, nel fondo della valle e nei

LA STRADA DI ENTRÈVES E LE « GRANDES JORASSES » NEL LORO ASPETTO INVERNALE.

fianchi dei monti, può essere tracciato, in ogni senso, di sentieri nuovi, che la prossima neve cancellerà magari senza però che nessuno debba ripararli; perchè infine, d'inverno, c'è la slitta, — la piccola slitta che pare quasi un gingillo da bambini, o quella grande con i due tronchi arcuati sul davanti, — e la slitta scivola via, sembra volare: non bisogna tirarla, bisogna spesso rattenerla.

Ed un altro contrasto, tra l'estate e l'inverno. Nella piena estate sembra quasi che il paese non abbia uomini, e quei pochi si beino nel più perfetto far niente. Le donne, generalmente, vanno a dirigere l'acqua per l'irrigazione; le donne, assai spesso, falciano il fieno e curano i campi; le donne, quasi senza eccezione, portano ai fienili i pesanti fardelli dei prodotti. Poi vanno a giro a portare il latte ai villeggianti, o le uova, o gli erbaggi. Insomma si ha quasi l'impressione che esse sole lavorino. Il villeggiante, che non abbia pratica della vita di montagna, vede pochi uomini, e quei pochi quasi sempre seduti sopra certe panche in uno slargo della via fatto a sciàvero. Sembra che la loro sola occupazione sia di star lì inoperosi, taciturni, barattando solo, ogni tanto, poche parole con qualche forestiero. E non c'è che dire: sono tutti solidi, robusti, e quasi tutti giovani. Soltanto nelle feste paiono moltiplicarsi: il sacrato della chiesa ne diviene tutto pieno, la mattina; dopo il mezzogiorno, fino alla sera tarda, ne sono piene le osterie.

Si è che parte degli uomini sono in montagna, nelle *alpi;* e parte sono negli *châlets,* dove c'è sempre qualche riparazione o qualche miglioramento da fare; e molti sono, comunque, fuori, coi forestieri: guide, portatori, mulattieri, automedonti. E pochi ne rimangono al paese: quei pochi se ne stanno seduti sulle panche del piccolo slargo della via, solo per aspettare il nuovo « viaggiatore ».

D'inverno *alpi* e *châlets* son chiusi; di al-

IL PARADISO DEGLI SCIATORI: IL VALLONE CHE SOVRASTA IL LAGO DI COMBAL VERSO IL COL DE LA SEIGNE. A DESTRA LA AIGUILLE DU GLACIER.

pinisti non se ne vede viso. E gli uomini, tutti al paese, sono tutti al lavoro; mentre le donne, chiuse nelle *étables*, attendono alle cure della casa.

Quale lavoro? Sopra tutto trasporti: di legna, di fieno, di *fumier*, di pietre, di sabbia. Ma la legna, una volta trasportata fino alla casa, dà lavoro per giornate intere.

Nel silenzio alto della valle, — che non ha quasi più sbuffare di motori, nè cigolìo di carri, o acciottolare di vetture, o tintinnìo di sonagli delle mandrie, nè musiche di orchestrine o incrociare di voci della folla estiva, — nel silenzio alto della valle che sembra quasi addormentata sotto la sua coltre bianca, i minimi rumori, i più piccoli suoni, le voci più tenui del paese, arrivavano fino a me, chiuso nella mia cameretta, dove spesso mi sorprendevo, a tavolino, distratto dal lavoro ad ammirare per la grande finestra la lunga cresta dentellata del Crammont. Ma voci e suoni assai pochi: qualche raro abbaio di cani lontani, al quale il cane del mio vicino si faceva sulla porta rispondendo secco, una volta, poi dopo una breve pausa una volta ancora, per poi rientrare con aria melanconica e sorniona. Più spesso i galli. Oh, i galli, sì, sembrano i dominatori del silenzio della valle. Non mi sono mai accorto altrove, ed anche qui in altre stagioni, ch'essi cantino tanto. Mi svegliavano la mattina, prima dell'aurora, e continuavano tutta la giornata. Cominciava uno, rispondeva un altro della prossima casa, poi un altro più lontano, e poi tutti, tutti quelli del paese: su tutti i toni, timidi, flebili, robusti, quasi arroganti. A starli a sentire per un poco, sembrava riempissero le orecchie ed il cervello. Era più divertente, forse, starli a vedere; nelle giornate belle erano tutti a razzolare nei piccoli cortili sul dinanzi delle case: a razzolare là dove sotto le gronde lo sgocciolìo dei tetti faceva dimoiare la neve sul terreno. Spesso lo sgocciolio li coglieva in pieno: scotevano lesti lesti il collo, e se ne andavano via a testa alta co-

UN ALTRO PARADISO DEGLI SCIATORI, LA VALLE FERRET.

me stizzosi, per tornare presto di nuovo. Ma quando nevicava, allora mogi mogi se ne stavano in fila sotto qualche tettoia, e sembravano immalinconiti dal grigiore del cielo.

Sorvegliavo, dall' osservatorio della mia balconata, anche qualche uccelletto che si era stabilito nella soffitta, il *galetas* di un'altra casa vicina. Per le grandi e irregolari aperture del muro vedevo ghirlande di salsicce pendere dalle travi del soffitto, e pile di *pain dur* inalzarsi dal piantito. E gli uccelletti svolazzavano tra salsicce e *pain dur* tutto quanto il giorno. Ogni tanto si affacciavano fuori, e pareva osservassero il cielo e il terreno e le case volgendo di qua e di là, in alto ed in basso, con piccoli movimenti veloci, la testina arguta; poi con un leggiero pigolìo spiccavano il volo per una breve esplorazione: che non li doveva lasciare molto sodisfatti, perchè presto rientravano, veloci, nell'ombra discreta del *galetas*, il loro asilo e il loro regno.

Sorvegliavo anche i vicini. Ve ne era uno che durante tutto l'inverno fu occupatissimo a preparare la provvista di legna per l'anno intero. Questa è, del resto, una delle occupazioni principali del paese. Non si sente altro, vicino o lontano, che colpi robusti dell'accetta, o colpetti delicati del pennato, o stridore morbido di quella lunga sega paesana, tenuta tesa da un rametto ricurvo. E il mio vicino era sempre al lavoro, da mattina a sera. Ma sembrava che nel suo lavoro quasi si trastullasse: prendeva ora l'accetta, ora il pennato, ora la sega; accatastava la legna in bell'ordine, poi la spostava per accatastarla un poco più in là, e rimirarsela, con un atteggiamento tutto dinoccolato della persona e gli occhi stracchi esprimenti una eterna maraviglia. E così, facesse bel tempo o nevicasse. Quando nevicava, ogni tanto si voltava in alto a guardare il cielo. Ma avrà pensato al vecchio adagio del paese: «il faut prendre le temps comme il vient; et... garder les femmes comme elles sont».

Ma ogni tanto il silenzio alto della valle era rotto da un frastuono cupo, che si ripeteva da un fianco all'altro con eco sempre più attenuata: la valanga.

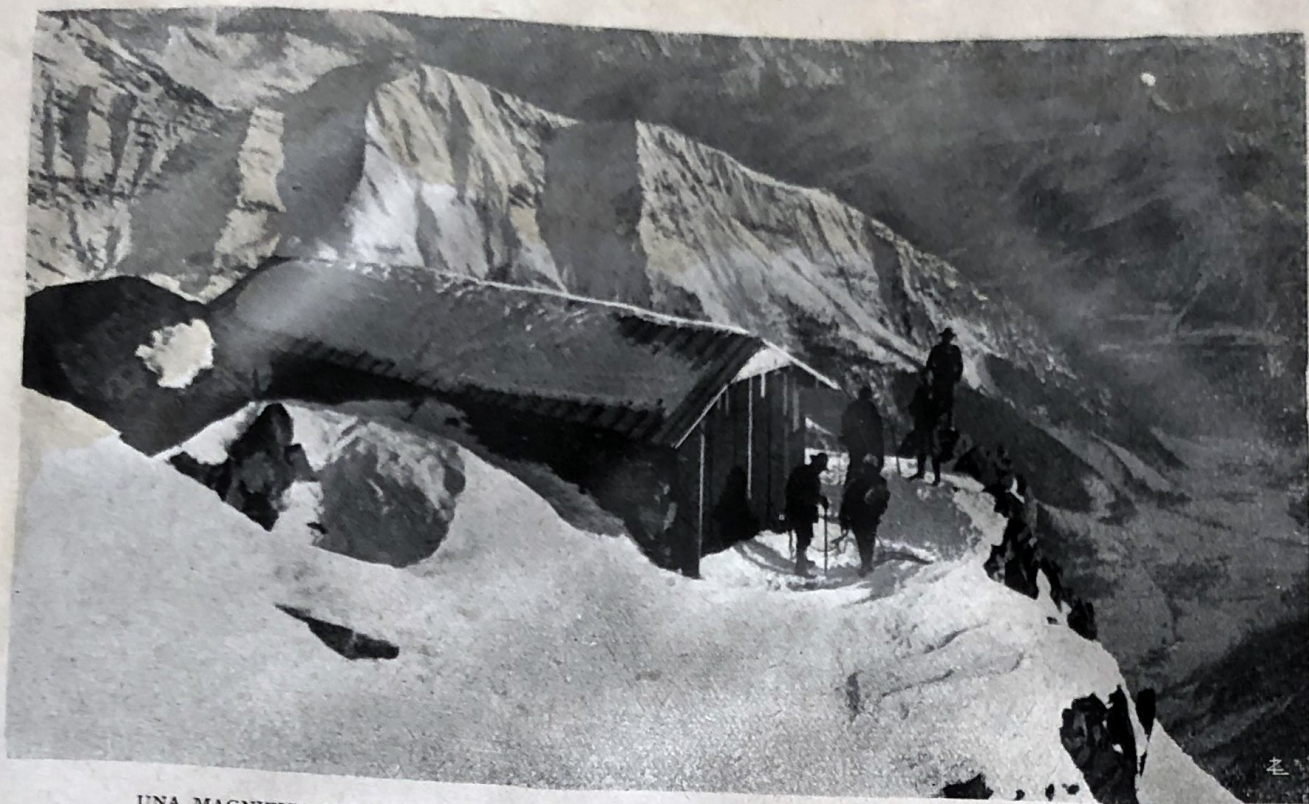
Così la mia giornata passava: lavorando e osservando, alternativamente. Quante cose interessanti mi veniva fatto di osservare dal mio balcone! Vi era, dinanzi a me, un tetto basso basso. Vi seguivo l'accrescere della ne-

IL PITTORESCO ASPETTO INVERNALE DI COURMAYEUR.

ve durante le nevicate; poi ne' periodi sereni decresceva: avevo oramai imparato il periodo esatto della sua fusione giornaliera. Poi la vedevo spostarsi, lentamente, lentamente, dal culmine del tetto verso la grondaia; poi la vedevo trasformarsi, a poco a poco, nella sua parte inferiore, in vero ghiaccio. Finchè un bel giorno questo prendeva la rincorsa e cadeva in blocco a frantumarsi nel cortile. Parrà esagerato: ma quella neve di tetto mi ha insegnato parecchio della vita e del moto di un ghiacciaio.

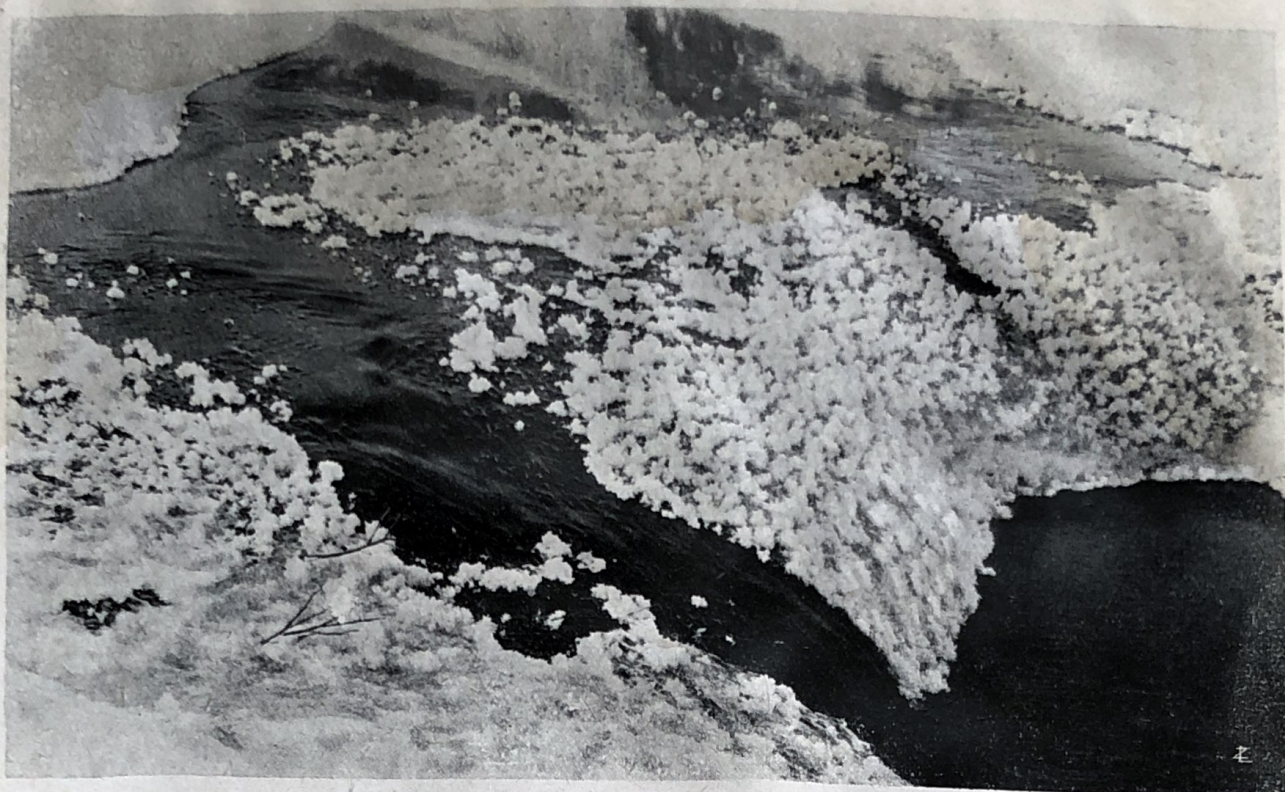
Ed il sole? Sorvegliavo anche lui, nel suo giro giornaliero. E poi, già, appena tramontava, poco prima delle tre, dietro la cresta del Crammont che scende verso St. Didier, quello era il segno di chiudere la finestra, fin allora spalancata ai suoi raggi e al suo tepore. Ma un bel giorno, il 13 febbraio, mi fece una sorpresa: dieci minuti dopo il tramonto ricomparve ancora, per un poco, alla destra della cima del Crammont. Sole burlone! Il giorno dopo, tramontò dieci minuti più tardi, ma non comparve più. Nè ripetè più il giochetto.

Una volta, mentre scrivevo al tavolino battuto in pieno dal sole, ebbi la impressione che questo, ad un tratto, quasi si affievolisse. Alzo la testa per guardare. Vi era infatti qualche cosa di strano e di insolito nel cielo. Una punteggiatura tenuissima ma fitta sopra Prè-St. Didier, ma alta, alta che appena appena la vedevo. Poi si spostò sulla destra e si abbassò, ma scomparve contro il fianco già ombrato del Crammont. Dopo un poco ricomparve contro la serenità del cielo sopra il Col Chécrui. Era un nembo, un vero nembo di uccelli: roteava immenso, a grandi volute, nell'aria calma. Si avvicinava, ed i punti prendevano forma, sino a far scorgere l'affrettato e regolare battere delle ali; si allontanava, e le forme ritornavano punti. Entrava in una zona d'ombra, contro uno sfondo nevoso, ed ogni uccello appariva nitido e deciso nel suo contorno; lo batteva in pieno il sole, e sembrava sparire in un barbaglio indistinto. E continuò a roteare maestoso, abbassandosi, alzandosi, più vicino, più lontano. Poi sorvolò il monte La Saxe e disparve di là. Io tornai al mio lavoro.

Non ero però sempre al mio osservatorio fisso. Prima dell'imbrunire facevo una passeggiata: l'osservatorio diveniva vagante. Qualche volta mi lasciai tentare, e partii pre-

UNA MAGNIFICA META DEGLI ALPINISTI: LA CAPANNA AL COLLE DEL GIGANTE IN PIENO INVERNO.

sto: riandavo ai villaggi dove ho, per tutto, amici; e mi spingevo sino al Col Chécrui o fino a quella chiesetta di Notre Dame de la Guérison, che sembra guardare la gran lingua dilaniata del ghiacciaio della Brenva, e della quale i paesani dicono che «fait des miracles, — aggiungendo, non so perchè — surtout en printemps» Ma il mio svago maggiore e consueto era scendere nell'*étable* della guida amica.

Si sono persi, naturalmente, quasi tutti i vecchi costumi paesani, conservatisi più o meno intatti fino a due generazioni fa. Gli uomini, allora, portavano un abito striminzito, a coda, tutto fiammante, la *lanzetta,* — e pantaloni corti, neri o azzurri cupi, — e delle grandi ghette, alte fino al ginocchio, di stoffa ben pesante o di pelle, le *garades;* ed i piedi, scalzi, guazzavano nei pesanti zoccoli od in grosse scarpe scollate; ed in testa si drizzava un piccolo berretto, quasi a cono leggermente rigonfio, di lana o di cotone, bianco e culminato da un grosso batuffolo ondeggiante ad ogni passo. E le donne portavano una sottana ampia e goffa, nera o marrone, — e un gran grembiule turchino risalente in alto col pettorino, la *bavetta,* — e, al di sopra, una giacca sciolta, tutta color del fuoco, la *camsula;* d'inverno aggiungevano anche la *capotta,* una grande e lunga casacca a maniche, tutta abbottonata sul davanti e delineante leggermente il personale della donna, di grossa tela turchina od anche bianca; ed in testa avevano la *cuìhe,* la piccola scuffietta di tela nera, di seta per i giorni di festa, che racchiudeva solo i capelli, e si annodava con lunghi nastri svolazzanti sotto il collo, e dietro aveva l'ornamento di trine bianche fittamente pieghettate; e le scarpe ampiamente scollate come moderni scarpini da ballo, le *bottes à grande gorze,* mostravano le grosse calze di lana turchina.

Allora i paesani, nelle lunghe sere invernali, si ritrovavano a veglia in qualche stalla di amici, in qualche *bö de veille;* ognuno portava a turno il petrolio, e tutti lavoravano: le donne filavano per quella tessitoria locale, di lana e di tela, ora scomparsa, e gli uomini intessevano ceste o legavano granate. E lavorando, si parlava dei raccolti e delle vacche, e i giovani nell'ombra più discreta dell'*étable* si scambiavano occhiate, parole dolci, proposte ardite e qualche abbraccio alla sfuggita; ed ogni tanto tutti intonavano le canzoni paesane: — «la Valdôtaine», «le pays natal», «le ranz des vaches». Poi, se ricorreva per caso qualche solennità, si usava festeggiarla, con la *pacioccàda:* uova sbattute nello zucchero, con abbondante aggiunta del frizzante vinello del-

INCANTI DELL'INVERNO IN MONTAGNA: « LA FIORITURA INVERNALE » DEL LAGO DI COMBAL.

la valle, che si beveva in una grande coppa di legno, la caratteristica *grolla,* passante in giro dall'uno all'altro.

Adesso i vecchi costumi e le *bö de veille* e le *pacioccàde* non si vedono più. Gli anziani però non hanno ancora adottato quegli abiti che non fanno ormai più distinguere la gioventù montanara da quella dei grossi paesotti della pianura. Gli uomini anziani non portano quasi mai la giacca, ma una sottoveste alla quale aggiungono un paio di maniche di leggera stoffa da fodere: è il *casachièn à manze;* e le donne una caratteristica giacchetta sciolta e aperta sul davanti, il *caracò.*

E le *bö de veille* sono sostituite dall'osteria, e la simpatica *grolla* paesana con la *pacioccàda* dal semplice mezzo litro di vino... ripetuto più volte, anzi troppe volte. E nelle osterie, tra un bicchiere e l' altro, si balla. Quanto si balla, a Courmayeur, d'inverno, almeno dopo la guerra! E si ballano danze che quasi arieggiano il tango ed il fox-trott. Peccato! Un tempo, invece, non si conosceva che la « monferrina », e l'ambiente era un altro: era l'*étable,* al piano più basso della casa, spesso anzi affossato dentro il terreno.

Ma durante la mia quiete invernale a Courmayeur ebbi, anch'io, l'invito a un ballo in una *étable.* Non lo dimenticherò mai più.

Ma conoscete cosa è una casa valdostana e quale funzione vi ha la stalla? La casa — intendo la casa nei villaggi — sembra fatta per tutto, ma molto poco per l'abitazione. Ha grandi magazzini bene arieggiati, i *galetas*; ha fienili spaziosi; ha anche qualche stanzetta dove quelli della famiglia che d'estate restano al paese vivono alla peggio quasi accampati: il bestiame è in montagna, gli uomini quasi sempre fuori, spesso anche le donne. D'inverno invece tutta la famiglia, uomini e donne — col bestiame — vive al villaggio, e stanno tutti assieme nell'*étable.* Grande generalmente, bassa, tutta tappezzata di assiti, ha da un lato poche cuccette a muro, riparate da una tenda; da un altro è il grande tavolo comune; contro una parete una stufetta di ferro che fa da focolare. Tutta la famiglia vive là, in quell'unica stanza, bene stoppinata, con le finestre chiuse e fisse fin che dura l'inverno, con la porta doppia. E fin qui niente di maraviglioso. Ma lungo una parete stanno anche le vacche, e sotto le cuccette stanno le pecore, e in un angolo, dietro un assito, è la capra, e nella grande stia sono le galline: qualche volta, mentre guardate in giro quasi trasecolati, vi sorprende anche il grugnito del maiale.

In una di queste *étables* era il mio ballo: la gente tutta giro giro, gli uomini da un

EFFETTI DI NEVE SULLA PIAZZA DI COURMAYEUR.

lato, le donne da un altro; in un angolo l'orchestra. E le danze erano animate, mentre un bicchiere faceva il giro dei presenti, volta a volta ricolmo e tracannato tutto d'un fiato. Le vacche intanto guardavano assonnite. Verso la mezzanotte il ballo fu sospeso; tutti, anch'io, si sparpagliarono nelle case del paese, invitati chi da uno e chi da un altro per la cena: *merveilles* croccanti e zuccherine — una specialità del paese — e panna deliziosa, e paste dolci, e formaggini teneri e pastosi come una manteca. E le danze ripresero, e continuarono fino alla mattina. Io me ne venni, però, via prima, giù per quelle strane viuzze coperte di La Saxe — che dànno quasi l'impressione di trovarci in Oriente — e poi sulla coltre molle della neve. La cresta dentellata del Gigante, sbrizzolata essa pure, sembrava faccettata di brillanti sotto la bianca luce della luna.

Ma quello era stato un ballo privato, direi quasi aristocratico. Il carnevale danzante si svolgeva quasi tutto nella più grande sala del *chef-lieu*; cominciavano poco dopo il mezzogiorno e continuavano fino alla notte tarda: la cena era saltata. Poi i giovani venuti dai villaggi si distribuivano, chi qua chi là, per i fienili, e il giorno dopo, finito il pranzo, erano pronti a cominciar di nuovo.

Ma v'era animazione anche nelle vie: una animazione data essenzialmente dalle *mascarades,* che si annunziavano col tintinnio di bùbboli dei *buffons,* maschere speciali del paese: calzoni corti di velluto azzurro, calze bianche, una qualche tunica militaresca ricoperta tutta quanta di sonagli e in testa un alto copricapo dal quale pende una infinità di nastri d'ogni colore. Ed i *buffons* corrono, corrono sempre per le vie del paese, scotendo tutta la persona perchè i sonagli annuncino il loro avvicinarsi, e scotendo la testa perchè tutti i nastri si agitino in una fantasmagoria di colori. E le maschere li seguono, pure correndo. Ultimi, sempre, con mosse tarde e ridicole, sono «le vieux et la vieille», a distanza uniti per mezzo di una catena; e quando possono, circondano qualche maldestro passante, e questo allora — giacchè tutti i salmi finiscono in gloria — è costretto a pagare. Cosa? S'intende: un litro di quel buono.

Si lavora, sì, a Courmayeur; ma si fa anche festa volentieri. E per ogni festa un po' solenne — lo sanno anche i villeggianti esti-

CURIOSITÀ DELL'INVERNO IN MONTAGNA: LE STALATTITI DI GHIACCIO.

vi — si forma una specie di comitato organizzatore, la *badoche,* che al seguito del suo capo — tuba con gran pennacchio, grande abbondanza di nastri e di fiori attaccati al vestito, e una specie di alabarda anche questa con nastri sventolanti — va in giro a raccoglier denaro.

Quante mai feste si solennizzino a Courmayeur non so: sono una infinità. Vi è il patrono, anzi ve ne son due, di tutto quanto il paese — dei due forse il più grande è San Pantaleone; poi vi è il patrono di tutta la vallata; poi quello del *chef-lieu;* poi quelli di ciascun villaggio; poi ci sono le varie Madonne, e c'è, oltre tutte le altre, quella speciale de la Guérison; e se tutto questo florilegio di santi non bastasse, vi sono anche i santi protettori delle singole case. La mia, per esempio, era sotto il patronato di San Valentino; e quella del vicino sotto quello di San Giuliano e, per sovrabbondanza, anche di San Sebastiano.

E così passavo il mio inverno a Courmayeur: lavorando e osservando, e vivendo la vita del paese.

Conoscevo ormai tutti, di tutti ero divenuto amico: amico di « La Bonde » o del « Mont » o del « Bianco » o del « Pierrin », perchè tutti hanno un soprannome. Se restavo di più, credo sarei divenuto, di tutti, anche parente. Perchè lì si considerano tutti quanti un po' parenti. Vi sentite ripetere gli stessi cognomi familiari all'infinito: Brocherel, Petigax, Berthod e pochi altri. Si crederebbe che Courmayeur fosse un feudo loro. Domandate un poco: se non vi dicono che sono fratelli, o generi, o nipoti, vi diranno certo che son *cousins;* e se proprio non sono neppur *cousins,* sono per lo meno *parrains:* ma un po' di parentela, o qualcosa che a un po' di parentela somigli — non si sbaglia — c'è sempre.

Bella vita, semplice e sana, ch'io condussi quell'inverno a Courmayeur! Tutto mi interessava, e molto infatti imparai: imparai anche come si fanno le salsicce ed i *boudins,* come si uccida il maiale con la luna calante, e come si tosino le pecore con la luna crescente. Ciò che non ho imparato si è a prevedere il tempo. Ricorrevo — è vero — ai due calendarî che non mancano mai in ogni casa da bene; ma se il « Calendrier Valdôtain » prediceva sereno, potevo essere sicuro che il « Messager boiteux de Berne et Vevey » prediceva invece neve a cascare. E ne cascò quell'inverno, della neve! Rimanemmo, una volta, separati dal mondo per dieci giorni, completamente. Che bella cosa: non aver più giornali nè lettere, non legger più brutte notizie da questo brutto mondo del piano nè ricevere noie dalla città lontana. Si guardava nevicare, e si aspettava che la valanga del Crammont cadesse.

E finalmente cadde, e finì quasi con essa, la mia vita invernale a Courmayeur.

GIOTTO DAINELLI.

(Fot. G. Brocherel, Aosta).

FINE

LA SCUOLA DEL MOBILE E DEL MERLETTO A CANTÙ.
A DESTRA UN GIOVANE CHE DA UN DISEGNO PREPARATO ESEGUISCE UN LAVORO DI INTARSIO.

LE BELLE INDUSTRIE CASALINGHE

I MOBILI E I PIZZI DI CANTÙ

Cantù, questo paese al quale si recano tanti pellegrini in cerca di cose belle e che tante belle cose spedisce per tutte le vie del mondo, è sprovvisto di ferrovia. Annidato fra le colline di Brianza, non ha che il tram per allacciarsi ai grossi centri vicini. Da Como ci si va agevolmente perchè ogni ora c'è una corsa. Da Milano è un altro affare. Ci son tre mezzi di trasporto, ma ciascuno richiede il suo bravo trasbordo con un fastidio di coincidenze, il che non è punto comodo per un viaggio così breve.

Si può muovere da Porta Venezia col tram di Monza, e quì poi occorre traversare la città per andare a trovare il tram della linea Briantea, così che in tutto, quando la va liscia, son due ore e dieci minuti. Oppure si può muovere da Milano coi treni della ferrovia Nord, e allora occorre scendere a Cabiate e proseguire col tram della Briantea. Infine c'è la ferrovia di Stato, linea di Como, la quale tocca la stazione di Cantù-Asnago dalla quale, per arrivare alla borgata, bisogna pigliare un tram che in pochi minuti supera i quattro chilometri dì salita che separano Asnago da Cantù; oppure, se la vettura del tram non è pronta, prendere una carrozza; il quale ultimo mezzo se non è il più veloce ed economico è però il più pittoresco. Si va comodi e sani e si gode il paesaggio. Son belle le groppe verdì di queste colline e Cantù si presenta bene con la corona gaia delle sue villette, con le strade pulite, le case di buona cera e il popolo serio e cortese.

Brava gente che lavora sempre. Non c'è nessuno a curiosar chi arriva e chi parte. C'è di meglio a fare. Un sentor di travaglio vien su da tutte queste strade a saliscendi e scappa fuori dalle porte aperte, con lo stridore delle seghe e lo strepito dei martelli. Chi sale a Cantù cerca i mobili e si direbbe

ch'essi abbiano fretta di venirci incontro, informi ancora, ancora grezzi, legni biancheggianti e rudi, ma con l'aria di dirci: fra poco saremo in ordine.

Un portico, un angolo di cortile, uno stanzone terreno, una pila di assi, una fila di arnesi, alcuni banchi con le morse, trucioli al suolo, odor di colla e di pipa, quattro o cinque uomini all'opera, e il laboratorio è al completo. Mobilieri di padre in figlio, son qui maschie famiglie nelle casalinghe botteghe ereditarie: il papà che fa da maestro, i figli, i fratelli, tutti fedeli al servizio della terra e del legno, del campo e del laboratorio: contadini-operai; mani esperte nel menar la zappa e la pialla, nel potar viti e nel combinare intarsii: prodigio di versatilità che dev'essere ormai un privilegio atavico del sangue.

La popolazione di Cantù comprende quindicimila anime, con le frazioni di Galliano, Vighizzolo e Cascina Amata dove pur si estende la lavorazione, per cui si contano più di tremila operai mobilieri distribuiti in circa quattrocento piccoli laboratorî e si calcola che ogni due ore Cantù produca l'arredamento completo di un locale.

Uno storico, il professor Ferruccio Quintavalle, che ha pur compiuto uno studio diligente su questa materia, c'insegna che tale arredamento richiede oggi cure ben maggiori di quelle ch'eran bastevoli un tempo. Già è cosa tutt'affatto moderna, egli avverte, l'arredamento d'un locale, adibito ad usi particolari, come si usa oggigiorno. Rare eccezioni furono le sale da pranzo del sedicesimo secolo e i saloni del decimosettimo e decimottavo che abbellivano le case di ricchi mecenati; ma il loro carattere era ben diverso da quello odierno che s'impronta a concetti pratici e commerciali. Quanto alle camere da letto, semplicissimo ne era l'arredo, prima dell'800: il letto, il cassettone o canterano, che facevano parte del corredo di spose facoltose, e qualche sedia bastavano; acquisti fatti separatamente, senza alcuna preoccupazione di stile e di lavorazione. Solo all'inizio del secolo decimonono si pensò ad arredare, con norme fisse e con uniformità di carattere, ambienti interi: prima camere da letto, con i mobili oggi di uso più comune, e in seguito salotti da pranzo e da ricevimento, gabinetti di studio, ecc.

UN MAGNIFICO LAVORO D'INTARSIO ESEGUITO NELLA SCUOLA DI CANTÙ.

Cantù, si capisce, ha camminato coi tempi e s'è uniformata via via alla moda varia e capricciosa, seguendo e contentando i gusti e le esigenze dei clienti. Così fabbricò dapprima armadii, canterani e letti «alla francese», poi piano piano estese la lavorazione e assimilò gli stili in voga fino a dedicarsi alla magnifica produzione che oggi la distingue coi mobili di lusso, solidi ed eleganti insieme, sulle linee predilette del '400 e del '500 e su quelle di epoche e d'impronte regali od imperiali più vicine a noi.

Una cura particolare è posta nella scelta del legno, sia per la qualità e la stagionatura, sia per l'adattamento alle varie specie di mobili ed agl'intarsii. Fra i legni italiani s'adoperano il noce, il castagno, il rovere, il ciliegio, il pioppo del Piemonte; ma se ne fa venire anche dai più lontani paesi: dalla Slavonia il rovere; dall'America e dall'Afri-

ca il mogano in tutte le sue varietà; da Ceylan il cetronnier; dall'Asia, dall'Africa, dalla America i legni più in uso per l'*impellicciatura:* lo Zanzibar, lo zappatero, il legno rosa, il Palissandro.

Su disegni dei clienti o dei maestri, e su disegni proprî, i bravi artigiani canturini lavorano mirabilmente tali legni componendo quei mobili bellissimi e robustissimi, la cui produzione, conosciuta dapprima nella ristretta cerchia dei paesi circostanti, cominciò a rivelarsi al gran pubblico nell'esposizione milanese del 1881, allorchè l'industria casalinga campagnuola apparve in lizza con le più forti industrie organizzate delle città italiane e si affermò validamente. Da allora, cresciuto il numero dei lavoranti anche per il decadere d'un'altra pregevole industria locale, quella delle « brocchette », l'industria mobiliera canturina progredì sempre più apprezzata, meritando medaglie e diplomi in tutte le mostre del lavoro; e la grande medaglia d'oro, assegnata nell'esposizione milanese del 1906 all'associazione dei piccoli fabbricanti, fu giusto premio di tanta benemerenza.

Per lungo tempo sfruttati dai negozianti di fuori, questi lavoratori che nel 1872 avevano tentato di emanciparsi con uno stabilimento cooperativo ch'ebbe vita breve, seppero redimersi con l'associazione sorta nel 1893 e della quale fanno parte ormai 260 tra le piccole e piccolissime fabbriche d'operai-contadini.

UN DIFFICILE LAVORO DI INTAGLIO ESEGUITO NELLA SCUOLA DI CANTÙ.

Vi sono bensì a Cantù negozî e negozianti di mobili, e taluni molto ben forniti, sebbene non tutti di genuini prodotti locali; ma il grosso e il meglio della produzione casalinga affluiscono, per opera dei minuscoli laboratorî associati, a una loro Esposizione permanente di mobili, una specie di magazzino collettivo per il deposito, la mostra e lo smercio, che occupa due grandi edificî composti ciascuno del pianterreno e del piano superiore.

Uno di tali edificî è riserbato alle camere da letto e ne contiene trecento per il valore d'un milione e mezzo; un altro milione e mezzo vale la roba accumulata nell'altro edificio, che contiene trecento sale da pranzo. Mobili di tutti i prezzi e di tutti i tipi. Non si ammette un arredamento di cui l'Esposizione conti già l'uguale. Così tutti gli stili sono rappresentati in questo emporio di mobili di lusso che si stenta a credere opera di lavoratori tanto modesti.

È uno sfilare di letti magnifici, di comò, di armadii, di *buffets,* di tavoli in lucidi legni « compensati » e « lastronati », di bellissime tinte e di lavorazione squisita, con specchi superbi, luccichio di fregi, di maniglie, di borchie metalliche, splendor di marmi d'onice, di macchiavecchia, di Porto Venere, di verde antico, di rosso di Francia, profusi nelle sale in stil barocco o in stile Impero; e come son belli e lucenti di fuori, così son di dentro, questi mobili, chè se si tira un cas-

IL VASTO E LUMINOSO LABORATORIO DEI FALEGNAMI NELLA SCUOLA DI CANTÙ.

setto, se si apre uno sportello, ecco all'interno le pareti levigate e brillanti come quelle esterne.

L'entrata è libera, nei magazzini dell'Esposizione, come è libera la scelta. Il custode accompagna il visitatore che guarda, confronta, studia e decide, e quand'egli s'è fermato a una camera o ad una sala, tosto si manda a chiamare colui che con le sue mani l'ha costruita e lì, senza parassiti intermedii, tra l'acquirente e il fabbricante, sulla base di prezzi prefissati da una commissione di periti, liberamente e direttamente si contratta e si fa l'affare.

Ogni giorno nei cortili dei due edificî son carri di mobili che si caricano e partono per co to di compratori privati e di negozianti ed anche di esportatori. Non vanno soltanto a Como e a Milano come una volta, i mobili canturini: vanno a Genova e a Roma; in Francia, in Serbia, in Romania; vanno in Egitto e nell'America del Sud. Girano il mondo, vanno a farsi ammirare dagli stranieri, portano un po' dappertutto la testimonianza dell'inesauribile genio di questa nostra stirpe, di questi nostri umili e meravigliosi lavoratori campagnuoli.

⁂

La costruzione d'un mobile, e particolarmente d'un mobile di lusso, richiede colpo d'occhio, gusto, misura, insomma quella destrezza ch'è il frutto di una lunga esperienza. Fra il segare un'asse e il mettere insieme un *armoir* di stile Luigi XVI, c'è di mezzo tutta una gamma di esercizî e lavori progressivi, di abilitazioni pratiche superate con diuturna fatica nel corso di numerosi anni. Forse i canturini sono in anticipo sugli operai d'altri siti perchè iniziano il loro tirocinio da fanciulli e crescono nelle case che sono al tempo stesso la bottega, nel recinto delle famiglie che sono nello stesso tempo la scuola. Si vedono perciò a Cantù dei giovinotti condurre a buon fine opere che altrove son prerogative di uomini fatti.

La robusta disciplina domestica li nutrisce e li educa abituandoli all'adempimento scrupoloso del dovere, all'esecuzione coscienziosa e austera del cómpito loro affidato, ossia alla costruzione di mobili lavorati

UN DELICATO LAVORO DI INTAGLIO ESEGUITO NELLA SCUOLA DI CANTÙ.

IL LABORATORIO DELLE MERLETTAIE NELLA SCUOLA DI CANTÙ.

con precisa regola d'arte, senza transazioni nè rilassamenti, senza nulla concedere alla superficiale faciloneria che inquina l'analoga industria d'altri siti, come se esistesse un punto d'onore per mantenere integri i prodotti di Cantù, così da farli agevolmente distinguere per quella eleganza e purezza di linee, per quella robustezza di materiale, per quella finitezza minuziosa e squisita di particolari, in una parola per quel complesso di doti ormai consacrate da una nobile tradizione e la cui deroga avrebbe un sapore di tradimento.

C'è un fiero orgoglio di casta, c'è un'aureola di sacerdozio in questi fedeli che, pur in tempi cotanto scettici, si conservano devoti all'idealismo d'un mestiere ch'è assurto, per virtù loro, alla dignità d'un'arte; ed è ammirevole e commovente questa costanza nella tradizione onesta, questa specie d' incorruttibilità che un po' somiglia al segreto di cui certi frati avvilupparono le formole dei loro liquori per salvaguardarne attraverso i secoli la soavità inalterata che li rese eccellenti sopra tutti. Segreto molto semplice, forse, che si compendia e si svela nella perseveranza del retto lavoro, nella costante applicazione delle giuste norme, nel compimento preciso e assoluto di ciò che nel cammino prescelto ha forza e valore d'obbligo assoluto e preciso. Segreto saggio e fecondo altresì, poichè nell'obliquo tramestare dei disonesti è spesso buon gioco e utile furberia l'onestà.

L'accenno ai frati industri richiama al pensiero un'altra loro inseparabile e vorrei dire classica virtù: la pazienza. E anche di questa vanno armati formidabilmente i frati-laici, i valorosi mobilieri di Cantù. Il congegnare un legno a « compensazione », ossia con le fibre incrociate, è opera di pazienza. Opera di pazienza è scavare, scolpire, ricamare intagli in una tavola di pero o introdurre le strisce varie, sottili, ricurve e intrecciate dell'intarsio di molteplici legni fra l'impellicciatura d'una tavola d'abete.

I PRIMI PASSI NELL'ARTE DEL MERLETTO.

Opera di pazienza e anche di forza, a cui si richiede la salda mano dell'uomo. Mani virili abbattono la

L'APPLICAZIONE DEL MERLETTO.

pianta nella foresta, liberano il tronco dalle rame e lo offrono alla lama meccanica che lo squarcia e lo taglia a fette. Mani virili prendono questo materiale grezzo e rettilineo e ne traggono i fiori multiformi della splendente mobilia, a completar la quale altre mani virili intervengono con altre industrie sussidiarie, di cui pure è fornita la laboriosa Cantù, dove si produce tutto ciò ch'è necessario non solo per fare ma per «finire» i mobili. Ecco stabilimenti meccanici per la lavorazione delle stoffe di seta, fabbriche per la produzione di specialissimi tappeti e, ancor più aderenti al soggetto, quattro o cinque fonderie per le decorazioni in bronzo — di cui, data la voga odierna, molto s'esporta in tutta la Lombardia, con un consumo di bronzo che negli anni buoni tocca i due milioni di lire — e una fabbrica per molare, curvare, argentare e legare i vetri greggi.

Escono così dai magazzini di Cantù i mobili completi in ogni loro parte e vanno ad arredare le camere da letto, le sale da pranzo, i salotti di tante brave famiglie, antiche o novelline, e l'occhio del marito se ne conforta, lo spirito della moglie se ne consola. Ma se per lui ce n'è forse abbastanza, per lei manca ancora qualche cosa. Ella non si contenta di vedere sul gran letto le bianche lenzuola di lino o la vasta coperta a fiorami; non si contenta di vedere sulle tavole e sui tavolini, sulle mensole e sulle credenze, il nitido lucore del bel legno lucidato. Ella vuol vedervi, dolce contrasto e complemento indispensabile, la trina candida costellata di merletti e di ricami, tocco di grazia della mobilia elegante, civetteria del gusto, profumo della casa.

Donna gentile che sogni il nido fragrante di quelle morbide cose sulle quali la tua anima si culla nelle lunghe giornate e l'occhio curiosante delle amiche si abbassa con invidia per far più profonda la tua felicità, se tu disdegni i dozzinali pizzi di fabbrica stampati a macchina e se le tue mani non sanno o non possono concedertene la gioia, altre mani vi sono che lavorano per te; mani di donna anch'esse, abili e pazienti, che sanno tessere per la tua delizia le mirabili tele merlettate e ricamate.

E queste donne sono folla a Cantù.

***

Singolare paese, dove par che ogni maschio sia falegname ed ogni femmina merlettaia. Gli uni e le altre lavorano in casa e per la casa, ciascuno all'opera che gli si attaglia: gli uomini ai mobili, le donne ai pizzi; ma è certo quest'ultima l'industria casalinga per eccellenza, che non richiede nè un locale apposito, nè materiali e ordigni ingombranti, poichè basta un piccolo cavalletto, un telaino qualunque, che si può metter

dovunque per sostenere l'apparecchio a cui si può lavorare quando si voglia.

Nelle case, nei casolari, nelle cascine di Cantù non c'è forse donna che non possieda il *tòmbolo*. Ce n'è anche in altri paesi di Lombardia e ce n'è in Liguria — a Santa Margherita e a Portofino particolarmente — ma non con la diffusione e tanto meno con la bellezza e l'imponenza della produzione che si son raggiunte a Cantù.

Sulla origine del merletto è incerto anche il nostro storico, Ferruccio Quintavalle, tanto essa è vaga nella remota nebbia dei tempi e dei paesi. Venne esso da Venezia o dai Paesi Bassi? egli si chiede; dagli sbrendoli delle vesti delle povere donne di Burano, pazientemente rimendati, o dalle falsature di canape o di lino con cui, in tempi lontani, le donne orlavano il fondo delle loro sottane? Quanto all'epoca, afferma poi, è verso il 1500 che negli inventarî delle case patrizie s'incominciarono a menzionare, fra il corredo delle spose, lavori ad ago o a fuselli col nome di tramezzi o *merli*.

FINISSIMI LAVORI AL TOMBOLO ESEGUITI A CANTÙ.

Forse prime a far merletti in Cantù furono le monache, delle quali non fu mai penuria in paese. Sin dal 1086 c'era un monastero di Santa Maria di Canturio, dipendente dalla Casa madre delle Benedettine di Cluny; circa alla metà del secolo decimoterzo già v'erano tre Case di Umiliate e verso il 1600 vi si stabilirono le monache agostiniane che tenevano relazione con quelle di Cluny. In qualcuna di queste Case, non si sa quando, si sarebbe incominciato a fare il merletto nel punto di Cluny, che è il primo lavorato in Cantù. Vennero poi i punti di Valenciennes e di Alençon, a cui seguirono quelli del Belgio, di Milano, di Sicilia, di Genova, e l'industria si sviluppò rapidamente, sin che verso il 1870 raggiunse l'apogeo. Dapprima si produssero sciarpe e veli da testa, poi spodestati dal cappello, e allora le merlettaie canturine si dedicarono a lavori per gli usi più varî: dai servizî per tavola agli ornamenti per camere da letto come le coperte e i copricuscini; dai cortinaggi ai capi d'abbigliamento personale; dai merletti più leggeri e complicati ai medaglioni istoriati con figure, fiori, foglie, vasi, svolazzi, arabeschi delle forme più diverse.

Per lunghissimo tempo i merletti furono venduti esclusivamente da uomini e donne di Cantù, che si sparpagliavano nelle vicine città di Como e di Milano e si spingevano a piccole tappe sino a Salsomaggiore e a Viareggio, o sulla riviera ligure ed anche più in là. Ma verso il 1900 varie ditte fondarono

una Casa di produzione col nome di « Manifatture riunite Merletti » e nel 1919 sorse una « Cooperativa fra le lavoranti di merletto ». Da allora la produzione canturina, che in tutte le esposizioni raccolse i maggiori premî e che arricchisce ogni anno il paese di cinque milioni di lire, ha preso il più largo sviluppo e, pur essendo assorbita in buona parte da negozianti veneziani che fanno poi passare i merletti di Cantù come pizzi di Venezia, si espande copiosamente, oltre che a Milano e a Genova, a Roma e a Parigi, a Londra e a New York.

LAVORO AL TOMBOLO DELLA SCUOLA DI CANTÙ.

Manifatture e Cooperative assegnano il lavoro a domicilio, spesso fornendo disegni e filo; lo acquistano fissando e sborsando il prezzo alla consegna, e lo smerciano anche nei mercati più lontani, senza pregiudizio della minuta vendita che d'altri loro prodotti intraprendono le infaticabili operaie.

⁂

L'esercito muliebre che a poco a poco conquista il mondo inondandolo di leggiadre trine, è armato di quattromila mani, meravigliose di pazienza e d'abilità. Sono duemila donne, impegnate nella grande battaglia a colpi di fusello. Battaglia pacifica e incruenta, che si combatte senza affanno e senz'odio, col sorriso sulle labbra, ma che non è senza sacrificio poichè talvolta un solo merletto che misuri alcuni metri quadrati è una specie di trincea la cui espugnazione — proprio come nella guerra europea — esige il logorìo di dodici o quattordici ore al giorno per parecchi mesi!

Per lo più son povere donne, eroica fanteria in gonnella, contadine incolte che si riposano della fatica dei campi lavorando al tòmbolo. Poema sublime di queste mani sorprendenti, che sanno commisurar lo sforzo e il giuoco della terra e della tela, quello dell'albero e del filo, e nell'uno e nell'altro operano giudiziose ed esperte, risolute e sicure.

Nè sempre l'esperienza deriva dalla età. Molte son vecchie canute, curve sul tòmbolo, ma molte sono bimbette acerbe. Le madri che interrompono l'opera per volgersi al paiolo fumante sul focolare, la vedono tosto ripresa dalle più giovani figlie, ansiose di cimentarsi nel travaglio ch'è divenuto un rito familiare. Così, per la via del sangue, la passione e il gusto dell'opera bella si trasfondono e dalle dita più tenere fioriscono capolavori.

Sul tòmbolo non è forse un filo che si tesse, è una lampada che si accende, è una luce di grazia che brilla dolcemente nella pace delle case e accompagna il fluire lento del tempo, riempie e ristora le lunghe ore dei dì d'estate e le veglie delle sere d'inverno, quando la terra piange di fuori e non c'è che la mite poesia serena delle pareti domestiche.

Allora il tòmbolo è accanto al fuoco e la donna mulina l'agili dita sulle esili corde del suo strumento che descrive una musica

di sogno, mentre l'uomo fuma la sua pipa e i piccoli sonnecchiano. Ma quando l'aria è calda e la terra è in fiore, si spalancano le porte e lo strumento esce all'aperto nell'ombra delle case. Vi sono strade a Cantù che se ne riempiono come di grossi fiori bianchi rossi e verdi sui quali si piegano, steli delicati, quegli altri fiori che son le teste bionde o brune delle donne. La via dei Pizzi, che costeggia il giardino pubblico sotto il Municipio, n'è tutta costellata da una lunga fila che segue la salita del muro di cinta. Un'altra schiera si forma in via Grassi, e laggiù ce n'è un accampamento pittoresco nella gran corte che ricorda l'antico chiostro del monastero di Santo Ambrogio. Sotto il portico hanno le loro botteghe quattro fabbricatori di mobili, ed è un gemere di pialle e uno sbatacchiar di martelli. Intorno è la corona femminile: una cinquantina di donne al tòmbolo; e in mezzo razzolano in allegria i bimbi e le galline.

GRANDE LAVORO AL TOMBOLO (LE REGIONI D'ITALIA).

Non par vero che da quest'amalgama di prosa sbocci la poesia gentile di merletti e di ricami che si direbbero creati dalla inesauribile fantasia della natura o dal sovrano capriccio del genio: sinfonie d'armoniose note, filiformi come cristalli di neve, venature sottili e intrecci vaghissimi di fibre come certe foglie, viluppi di petali e di pistilli come certi fiori; e fiori e foglie veramente, copiati con una fedeltà incantevole e distribuiti in gruppi d'un gusto sorprendente, tra fasci e frange di decorazione ornamentale ove si è sbizzarrito l'estro fertilissimo dell'artefice.

L'esecuzione, metodica, lenta, pazientissima, è un miracolo di volontà. Essa è però legata ad alcuni fattori fondamentali: anzitutto al disegno che fornisce lo schema sul quale si passa la *spuntaruola* per tradurne il contorno sulla carta quadrettata, la cosidetta *cartina*, in cui si completa la *spuntatura* del disegno per la composizione dei varî *fondi*, punteggiandovi dei fori più o meno distanti secondo la grossezza del filo che si dovrà adoperare.

Il tòmbolo, che le canturine chiamano *cuscin* e ch'è sostenuto da quel cavalletto che esse chiamano *pondìn*, è una specie di manicotto costituito da un cilindro di cartone-cuoio rivestito da una grossa imbottitura di *rivio* (rifiuto di canapa) e ricoperto di stoffa verde. Sopra questa si distende una striscia di cartoncino rosso, la cosidetta *cartina*, e qui comincia il lavoro. L'operaia prende due *oss*, cioè due fuselli, su cui arrotola i capi d'un filo fortissimo di lino (lo spessore varia secondo il bisogno); pianta uno spillo in un foro della *cartina* e vi gira intorno il filo che tien teso coi fuselli. Ripete l'operazione dello spillo, del filo e dei fuselli quante volte occorre perchè i fuselli, manovrati a paia, l'uno verticalmente per traversare il filo e l'altro trasversalmente per incrociarlo, adempiano al còmpito di tessere il merletto sulla cartina.

Secondo la larghezza del merletto è maggiore il numero dei fuselli. Per una *ternetta* ne occorrono da sei a otto, ma per altri lavori se ne impiegano in numero ben più grande: sino a duecento e più, che la spola delle mani adopra rapida a due per volta, afferrandoli svelta per intrecciare un filo mentre gli altri fuselli pendono in mazzo dagli altri fili che gli spilli tengono tesi.

A dirlo, ben me ne accorgo, è un gran pasticcio. Figuriamoci a farlo, ove non fosse la abilità stupefacente delle infallibili operaie

UNO DEGLI SCIALLI O PUNTE IN SETA NERA CHE SI ESEGUIVANO CINQUANT'ANNI FA A CANTÙ.

che svolgono il loro lavorìo di prestidigitazione con una sicurezza così tranquilla da far pensare alla disinvoltura d'un trastullo. Ma è un trastullo sapiente, che pian piano alimenta la trama della bianca ragnatela con cui procede la « lavorazione del merletto a fusello canturino » e comprende nel suo dominio magistrale tutti i tipi, dal merletto uso Veneziano all'imitazione Bruxelles, dal punto d'Alençon all'Esagonale, dal punto di Milano a quel di Spagna, e via via, nei varî generi e sistemi su cui tante volte e con tanta dottrina sentiamo dissertare, magari durante gli ozî delle spiagge balnearie, le nostre brave signore e signorine.

Per quel pochissimo che ne ho capito io, devo aggiungere soltanto questo: che, finito il lavoro, si stacca il merletto in un modo molto semplice: liberandolo dagli spilli che lo tenevano avvinto alla cartina. Ma bisogna pur dire un'altra cosa. Il merletto, preso a

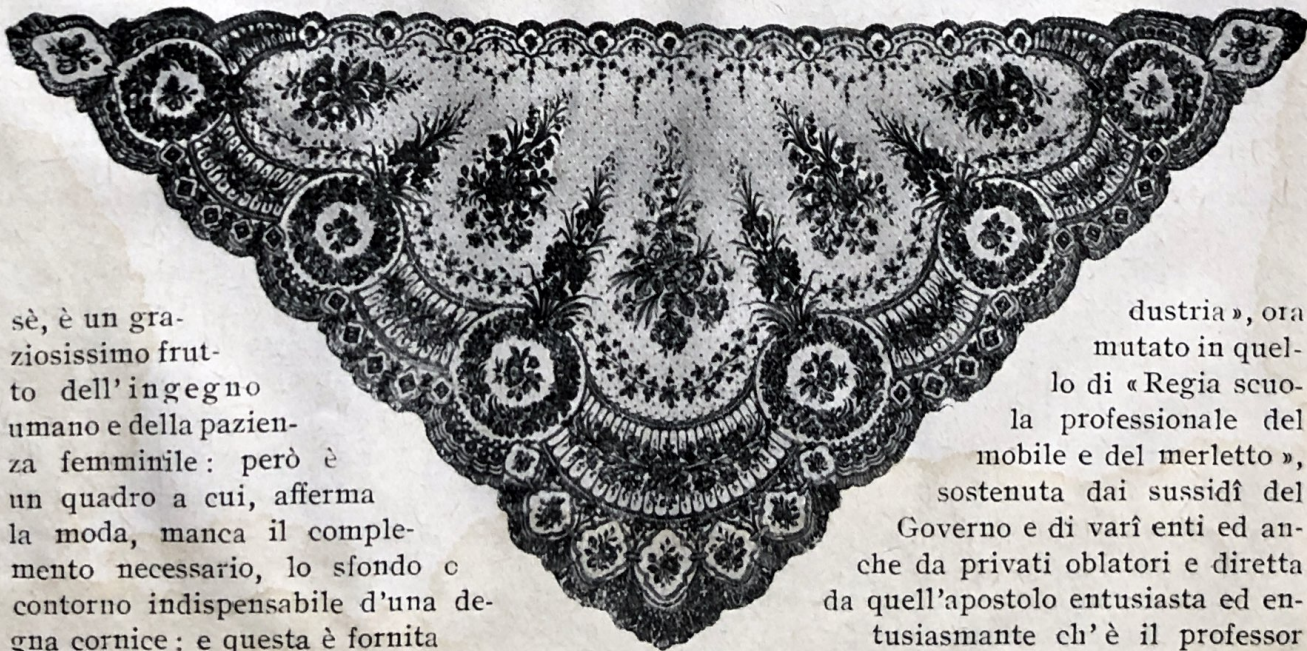
SCIALLE O PUNTA DI CANTÙ.

sè, è un graziosissimo frutto dell'ingegno umano e della pazienza femminile: però è un quadro a cui, afferma la moda, manca il complemento necessario, lo sfondo e contorno indispensabile d'una degna cornice; e questa è fornita dal ricamo, lavoro ad ago in rilievo od anche in traforo, alla cui tela il merletto va applicato per comporre tutt'insieme quelle meraviglie che si chiamano tovaglie o tende, strisce o centri da tavola, coperte da letto o copri cuscini e che formano la candida gioia di tante mogli e la nera disperazione di tanti mariti. Perchè son belle e care sì; molto belle e molto care. Costano quel che si dice un occhio.

E detto questo, non mi basta più l'animo di raccontare come qualmente si proceda nel lavoro di ricamo. Anche perchè davvero non lo so.

***

M'è occorso più volte parlare di disegni. Bisogna dunque dire che la diffusione di questi, come la progrediente elevazione delle due maggiori industrie canturine, si debbono a una scuola che il Comune istituì nel 1883 col nome di « Scuola d'arte applicata all'industria », ora mutato in quello di « Regia scuola professionale del mobile e del merletto », sostenuta dai sussidî del Governo e di varî enti ed anche da privati oblatori e diretta da quell'apostolo entusiasta ed entusiasmante ch'è il professor Carlo Arnaboldi.

SCIALLE O PUNTA DI CANTÙ.

Ospitata, in attesa d'una sede propria, nell'edificio delle scuole tecniche, fornita di una grand'aula luminosa, la scuola professionale comprende l'insegnamento serale del disegno che, diviso in varî corsi e sezioni, fu impartito l'anno passato a ben 560 alunni. All'insegnamento, che sin allora era stato soltanto grafico, si è però aggiunto nel 1921 quello pratico in alcuni laboratorî, nei quali le alunne e gli alunni ricevono lezioni elementari e lezioni di perfezionamento da maestre e maestri che sono tecnici delle singole professioni; e all'orario d'otto ore di lavoro per corsi che vanno da un ottobre all'altro e durano due o tre anni secondo il bisogno, corrispondono eque retribuzioni, per cui i discepoli, oltre a imparar l'arte, mettono da parte.

La sezione merletti, con una quarantina di allieve e quella di ricamo con una ventina, hanno già fornito ottimo saggio del loro profitto esponendo a Como nella mostra delle Piccole Industrie bellissimi lavori di pizzo merletto e una magnifica tovaglia a « punto passato » e a traforo ispirata a disegni del '500. Una ventina di allievi dai dodici anni in su, sono distribuiti nelle sezioni di ebanisteria e d'intarsio-intaglio, da cui pure son già usciti dei mobili di grande bellezza che furono molto ammirati a Como, quali una camera da letto di stile Luigi XVI, una sala da pranzo in istile del '400 ispirata per linee e intarsii alla sagrestia delle Grazie di Milano e un'altra in istile del '500 ispirata alle linee del Palazzo Ducale di Venezia; la copia egregiamente eseguita di un tavolinetto del Maggiolino ch'è nel Museo del Castello Sforzesco, e altri eccellenti lavori: quattro pannelli intarsiati (copie di quelli di Fra Giovanni, esistenti nella chiesa di Santa Maria in Organo, di Verona) nei quali i legni di citronie, noce d'India, palissandro, acero e bosso compongono nella impellicciatura di noce della tavola d'abete, decorazioni pittoriche a varie tinte di bellissimo effetto; un pannello intagliato in una tavola di pero pastoso e incolore, dello spessore originario di dodici centimetri ridotto a un fondo di cinque millimetri dopo lo scavo per la scoltura d'un mirabile mazzo di foglie e di fiori con su un nido di passeri e una ragnatela ch'è un piccolo prodigio; una targa decorata con busto scolpito; una pendola barocca e altri pannelli-imitazioni del '500 e del '600 o copiati dal vero in legni con scolture d'un solo pezzo di bellissime decorazioni e figure di animali e di persone.

Tutti questi lavori, compiuti in così breve tempo e con tanto senso d'arte, son documento del grado di perfezione a cui si può pervenire nel merletto come nel mobile e lasciano presagire che le operaie e gli operai maturati da simile scuola sapranno portare a uno sviluppo più grande e a una bellezza più alta quelle che son già due belle e fiorenti industrie italiane.

ULDERICO TEGANI.

(Fotogr. di Arrigo Flecchia, Milano).

UNO DEI GRANDI ESCAVATORI A «NORIA» CHE NELLA PRIMAVERA DEL 1921 SCAVARONO IL CANALE DI DERIVAZIONE DELLE ACQUE DEL PIAVE.

Il più grandioso ed organico complesso idroelettrico d'Italia

L'IMPIANTO PIAVE-SANTA CROCE.

Echi di storia e bagliori di paesaggio.

QUANDO, occupato Vittorio Veneto, le nostre fanterie si scatenarono all'inseguimento del nemico verso Ponte nelle Alpi e Longarone, un disperato ritorno difensivo dell'avversario sbaragliato le obbligò a sostare per qualche ora ai piedi di un valico, donde una raffica di mitragliatrici spazzava la valle.

Il colle fu poi preso d'assalto e la vittoria riprese la sua marcia inesorabile.

L'oscuro ed umile valico del Fadalto ebbe così l'onore di una citazione nei bollettini del Comando Supremo, che in quei giorni erano pagine di storia.

Abbiamo voluto ricordare questo episodio, perchè il nome della località che fu teatro di uno degli ultimi, se pur modesti, fatti d'arme della nostra guerra, ricorrerà spesso nella relazione, che ci accingiamo a dare ai lettori, di una delle più ingenti complesse imprese industriali dell'Italia di Vittorio Veneto: l'impianto idroelettrico Piave-Santa Croce.

La regione dei laghi a nord di Vittorio Veneto è stata sempre nota ai turisti che, visitandola attraverso la strada nazionale Vittorio-Longarone-Pieve di Cadore, conosciuta anche sotto il nome di strada di Allemagna, vi ritrovano aspetti di natura quanto mai suggestivi e ridenti. Poche vallate prealpine racchiudono in breve tratto una varietà così inattesa e pittoresca di paesaggio spiccatamente alpestre.

Quasi a ridosso delle ultime case di Serravalle (la settentrionale delle due borgate che costituiscono la città di Vittorio: Ceneda è l'altra) la natura si fa aspra e montuosa per l'improvviso restringersi della valle del Meschio, che assume la configurazione di un incassato corridoio.

La strada monta rapidamente e guadagna una specie di spalto, ove un tremolar d'acque azzurre fra le alte erbe palustri fa intuire, più che non l'avverta, la presenza di un bacino: il laghetto di Negrisiola.

A SOVÈRZENE UNA PICCOLA DIGA PROVVISORIA È STATA COSTRUTTA PER CATTURARE LE ACQUE DEL PIAVE ED ALIMENTARE LE ACQUE DEL LAGO DI SANTA CROCE. AD IMPIANTI ULTIMATI SARÀ SOSTITUITA DA UNA DIGA IN MURATURA DI OLTRE I KM.

Un altro breve tratto di salita, ed ecco un secondo spalto, dove il Meschio si dilata e riposa in un'altra quieta chiazza lacustre: il laghetto di Nove. Due serpentine, un valico, la cima Nove, ed eccoci in una conca rinserrata da fulve muraglie rocciose. Ivi s'adagia il Lago Morto, bizzarro catino dalle acque nerazzurre, stranamente cupe come quei lembi di marina, imprigionati da una tanaglia di scogli: a destra, dal ciglio dell'alto costone del Millifret si sporgono, quasi a guardare nel lago, le prime pattuglie di un superbo esercito di abeti: la foresta del Cansiglio. La strada ora addenta la groppa del Fadalto: una larga curva, due rampe serrate, e anche il valico è cinto: ed ecco spalancarcisi dinanzi una scena inaspettata e mirabile. Le pareti rocciose, che strapiombavano ai nostri fianchi sino a poco fa, hanno ceduto il posto a un digradar lento e morbido di declivi che si spianano nella placida distesa d'acque azzurrine del Lago di Santa Croce.

Ridentissima visione! A piè del valico il lago è come respinto, ricacciato dalla montagna che gli cade sopra a picco; ma innanzi a noi tutto è arioso e spazioso, con le acque che si perdono in un ondulio di canneti, con la riviera dell'Alpago che s'incurva nella sponda destra come per beverarsi, col presentimento del Piave, largo e maestoso, in fondo e un'avvisaglia, lontanissima e pallida, di Dolomiti, presagio del divino Cadore.

La strada costeggia il lago, lo abbandona, traversa una pianura solcata da un suo minuscolo emissario, il Rai, raggiunge il Piave: il quale in questo punto fa uno scherzo alquanto curioso.

Viene giù incontro a noi, con un letto largo un chilometro, guidato nella marcia, sulla sua destra, da un lungo banco alluvionale, un vero e proprio terrapieno: parrebbe che l'acqua dovesse seguir la pendenza della valle e continuare verso il lago di Santa Croce. Invece, con un'improvvisa sterzata a destra, l'acqua affronta lo zoccolo del terrapieno, lo intacca, lo morde, lo sbrana, si apre un varco che non è più che una breccia, e scroscia via in un letto ridivenuto ampio e ghiaioso, verso Belluno.

L'impianto Piave-Santa Croce.

È naturale che la relativa vicinanza di una regione ricca di conche e di laghi scaglionati in profondità ad un grande bacino fluviale, il Piave, abbia fermato l'attenzione dei tecnici per un eventuale sfruttamento a scopo idroelettrico. Spetta alla Società per l'utilizzazione delle forze idrauliche del Veneto, la stessa che ha creato l'impianto del Cellina, il vanto di questa nuova arditissima impresa.

La Società, ultimati gli studi, stabilì di effettuare subito un primo programma ridotto, consistente nello sfruttamento immediato delle acque del Lago di Santa Croce, alimentato da un modesto bacino imbrife-

LA CARTINA MOSTRA L'IMPONENZA DEL COMPLESSO IDROELETTRICO PIAVE-LIVENZA IN CORSO DI COSTRUZIONE.

In alto la presa di Soccher; *al centro* il Lago di Santa Croce colla zona a N di esso che verrà allagata; più a sud i successivi salti che dànno origine alle centrali di Basso Fadalto, Basso Nove, S. Floriano; *in basso* il 1º e 2º scarico nel Meschio, le Centrali di Castelletto e Caneva con l'omonimo Lago artificiale.

ro di 150 kmq.: sorse così l'impianto così detto di Santa Croce che funziona già dal 1913-14. Detto impianto, che utilizza il Lago di Santa Croce come serbatoio alimentatore (capacità 40 milioni di mc.) consiste in un trasporto d'acqua, attraverso quattro km. di canale in galleria, dal Lago di Santa Croce al Lago Morto e da questo al laghetto di Nove, utilizzando un salto utile medio complessivo di 196 m. che aziona due centrali (Fadalto e Nove), capaci di sviluppare un'energia annua di 35 milioni di kwo.

LA COSTRUZIONE DI UNA DELLE COLOSSALI TUBATURE IN CEMENTO ARMATO CHE ALIMENTERANNO LA CENTRALE DEL CASTELLETTO.

Ma l'entità pur considerevole di questo impianto impallidisce di fronte alla più vasta e complessa impresa che comprende:

1° - Una presa al Piave presso Sovèrzene, un canale di adduzione al Lago di Santa Croce per la portata massima di mc. 80 al secondo, l'ampliamento e la sistemazione del Lago per costituire un serbatoio stagionale della capacità utile di circa 120 milioni di m³.

2° - Una seconda opera di presa dal lago di Santa Croce, sotto la quota di svaso, e un canale in galleria sotto pressione, della lunghezza di m. 2445, per la portata massima di mc. 100: sei condotte metalliche forzate, allo sbocco di detta galleria, del diametro di m. 2.60 e la nuova centrale di Basso Fadalto, con sei gruppi turboalternatori delle Costruzioni meccaniche Riva da 20.000 HP ciascuno.

3° - Una ripresa dell'acqua dal Lago Morto, condotta in galleria sotto pressione della lunghezza di m. 3200 per la portata di mc. 60 a 80 al secondo: quattro condotte metalliche forzate, del diametro di m. 2.60, allo sbocco della galleria e una nuova centrale a Nove, attrezzata con quattro gruppi da 20 mila HP. Questa centrale, scaricherà negli stagni di Nove che saranno sistemati e scavati in modo da costituire un serbatoio giornaliero di regolazione.

4° - Una ripresa dell'acqua di quest'ultimo laghetto con una galleria sotto pressione, e la sua utilizzazione nel piccolo salto di S. Floriano, con una terza centrale attrezzata con quattro gruppi da 1300 HP ciascuno che scaricheranno l'acqua nel laghetto di Negrisiola, sopra Vittorio.

5° - Una successiva ripresa dell'acqua alla uscita del laghetto di Negrisiola, che verrà convogliata in un canale a pelo libero il quale, attraversato in galleria lo sperone di Santa Augusta, si svolgerà lungo il piede delle colline, sulla sinistra del Meschio (parte in trincea e parte in galleria) fino ad Anzano, dove attraverso le colline arriverà nella valle del Carzon. Quivi una parte dell'acqua verrà deviata verso una quarta centrale, quella di Castelletto, attrezzata con due gruppi di 4000 HP ciascuno. Questa centrale scaricherà nel Meschio presso Brogo Pianche ad una quota tale da permettere l'irrigazione di una vasta zona di territorio.

La rimanente e più cospicua parte dell'acqua, varcata la bassura del Friga, con un si-

LA VALLE DEL MESCHIO A NOVE.

In primo piano l'imbocco della galleria, che convoglia le acque alla centrale di S. Floriano. *Al centro* il laghetto di Nove; *sullo sfondo* il colle omonimo ai cui piedi è la centrale già in funzione.

fone in cemento armato, verrà diretta sopra Sarmede e proseguirà a mezza costa e in galleria, sino a nord di Caneva donde (opportunamente regolarizzata in un laghetto artificiale, formato dallo sbarramento della valle del Rio Maso) mediante tre tubazioni metalliche, andrà ad alimentare una quinta centrale, quella di Caneva di Sacile, ove saranno installati tre gruppi da 20.000 HP ciascuno. Lo scarico di questa acqua avverrà nel Meschio inferiore, il quale a sua volta la confluirà nel Livenza, a valle di Sacile.

Lo sfruttamento del Piave lungo il proprio corso non avrebbe potuto essere eseguito che a mezzo di una serie di salti successivi, con tale dispendio e con tanta perdita di carico da rendere vana ed impossibile ogni grande e completa utilizzazione del fiume. Invece col progetto di cui abbiamo tracciate le linee essenziali l'acqua del Piave, derivata a Sovèrzere alla quota 390, nella misura media di mc. 30 verrà integrata nel lago di Santa Croce e con tre salti principali (Fadalto, Nove, Caneva) scaricata sul Meschio circa alla quota di m. 40 utilizzando complessivamente circa 324 m. di salto!

Riepilogando, il grandioso progetto prevede la derivazione di un grande fiume, la sistemazione di quattro bacini lacustri e la creazione di un quinto (Caneva di Sacile); e l'impianto complessivo disporrà di sette centrali (comprese le due dell'impianto in esercizio) atte a sviluppare una potenza massima di **300.000 HP** e a dare la produzione annuale di circa **600 milioni di kwo.** Quando si aggiunga che i lavori interessano il territorio di tre provincie (Belluno, Treviso, Udine), che si svolgono lungo un percorso di 40 km., che anche all'infuori delle opere direttamente inerenti all'utilizzazione idroelettrica comprendono lavori e manufatti di notevole importanza per sistemazione stradale fluviale, che avranno occupato, ultimati, un esercito di 3200 operai, che infine costeranno la bellezza di oltre 220 milioni, è facile concludere che l'impresa è di tale imponenza da oltrepassare i confini regionali per assurgere

A SINISTRA DELLA VECCHIA CENTRALE DI FADALTO, SORGE IL FABBRICATO DELLA NUOVA CENTRALE (BASSO FADALTO) E SI PREPARANO LE TUBATURE DELLA NUOVA CONDOTTA FORZATA.

a superba prova dell'ingegno e del lavoro nazionale.

E questo è bene si sappia.

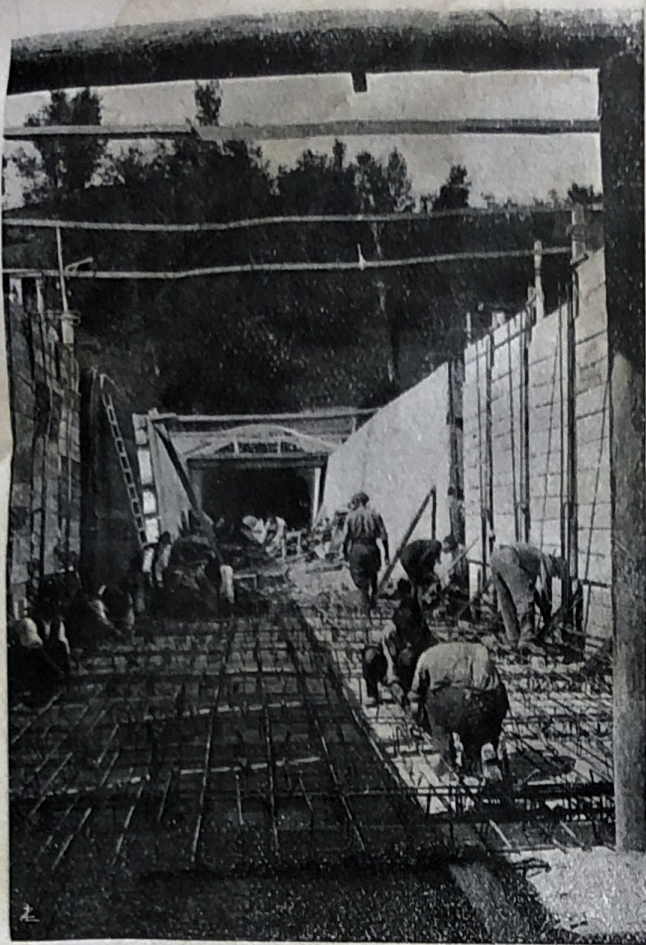
Come si «spilla» un fiume.

Una visita un po' diligente ai lavori deve cominciare dalla « presa » che è l'opera più caratteristica e più pittoresca d'un impianto idroelettrico. Per portarsi alla presa di Sovèrzere, bisogna risalire a ritroso tutta la zona in lavoro, da Vittorio a Ponte nelle Alpi: si oltrepassa poscia l'ansa del Piave e si prosegue oltre Soccher per una stradicciuola dapprima, quindi per una elegante passerella in cemento armato, una specie di ballatoio a ringhiera che orla, sopra il greto del fiume, per quasi un chilometro, la Costa delle Poiatte, una parete di un centinaio di metri completamente a picco sul Piave.

Ecco la presa. All'altezza del villaggio di Sovèrzere un braccio del fiume, il cui letto ivi è largo circa un chilometro, si dirige decisamente a sinistra, verso la montagna, le cui falde l'acqua quasi lambisce: è questo il punto dove essa viene catturata.

Una diga provvisoria di cavalletti mantiene per un certo tratto il corso di questo braccio lungo la sponda sinistra, sino ad uno sbarramento di opere, pure provvisorie, in legno: quivi una parte dell'acqua è convogliata in un canale in galleria, la rimanente è riconsegnata al Piave, « tracimando » al disopra dello sbarramento.

Come abbiamo detto, trattasi di opere provvisorie, che hanno dovuto essere ultimate di urgenza l'anno scorso quando fu necessario alimentare con una derivazione improvvisata dal Piave il serbatoio del Lago di Santa Croce notevolmente impoverito dalla persistente siccità. Allorchè i lavori saranno ultimati, lo sbarramento sarà costituito da una grande diga trasversale gettata da una sponda all'altra del fiume, capace di disciplinare le acque sia in istato ordinario che in morbida, rimanendo però per circa due terzi della sua lunghezza sommersa in caso di piena.

La diga, tutta in muratura, avrà la lun-

LA COSTRUZIONE DEL PONTE CANALE IN CEMENTO ARMATO PER L'ATTRAVERSAMENTO DEL VALLONE VOLPERE.

ghezza di oltre un km.; alla sua estremità sinistra sorgeranno le opere di presa propriamente dette: bocche di scarico e di sghiaiamento, callone per il passaggio delle zattere, griglie, bacino moderatore e di calma, sfioratore e porte di regolazione per l'immissione delle acque nel canale derivatore.

Dopo circa un chilometro, l'acqua esce dal suo viaggio sotterraneo, limpida e baldanzosa, per infilare il comodo e levigato alveo di un canale che la porterà difilato al Lago di Santa Croce.

Il canale dal Piave a Santa Croce.

Ora esso procede, quasi tutto allo scoperto, per oltre otto chilometri: superba opera, per un primo tratto a pareti artificiali costituite da voltine di calcestruzzo appoggiate a speroni di sostegno, poi scavata in terra con pareti rivestite di cemento e quindi, dove il terreno si presenta regolare e compatto, nude.

Il rivestimento di malta cementizia venne eseguito, anzichè a mano, meccanicamente, per mezzo di una macchina, il «cement gun», una specie di poderoso spruzzatore che proietta l'impasto sulla parete da rivestire, senza bisogno di ulteriore levigatura.

Ponti di passaggio e ponti-canali, cioè ponti che permettono alle acque dei torrentelli trasversali limacciose e solite a convogliare ghiaie durante le piene, di scavalcare il canale senza immettervisi, arricchiscono di pittoreschi manufatti la grandiosa opera. Di essi, il più importante è quello che sorge un chilometro circa prima che il canale sbocchi nel Lago di Santa Croce, nel punto cioè dove esso è attraversato dalla strada provinciale che scende dall'Alpago. Quivi le acque incontrano una tomba a sifone, costruita sotto il piano stradale, che attraverso tre luci le inghiotte e le scarica.

Il terreno a sud della strada dell'Alpago, sul tratto fra il canale e la strada d'Allemagna a cui quella s'incrocia, è tutto acquitrinoso e verrà completamente sommerso dal lago di Santa Croce quando il livello di questo sarà aumentato dei sei metri previsti per accrescerne la capacità.

Finchè le acque si limitassero ad invadere la zona paludosa, niente di meglio: la conseguenza sarebbe, anzi, sarà, un vantaggio alla salute pubblica, perchè dove c'è palude c'è malaria. Ma il lago, accresciuto di volume, tenderebbe naturalmente a traboccare verso nord, dove il terreno è in lieve pendenza: in altre parole, l'acqua sottratta al Piave cercherebbe di tornare a casa propria: di qui la necessità di un argine di contenimento e di difesa. Esso correrà parallelo alla strada dell'Alpago, passando sopra la tomba sifone: avrà una lunghezza di oltre 1000 metri ed un'altezza massima di m. 8.

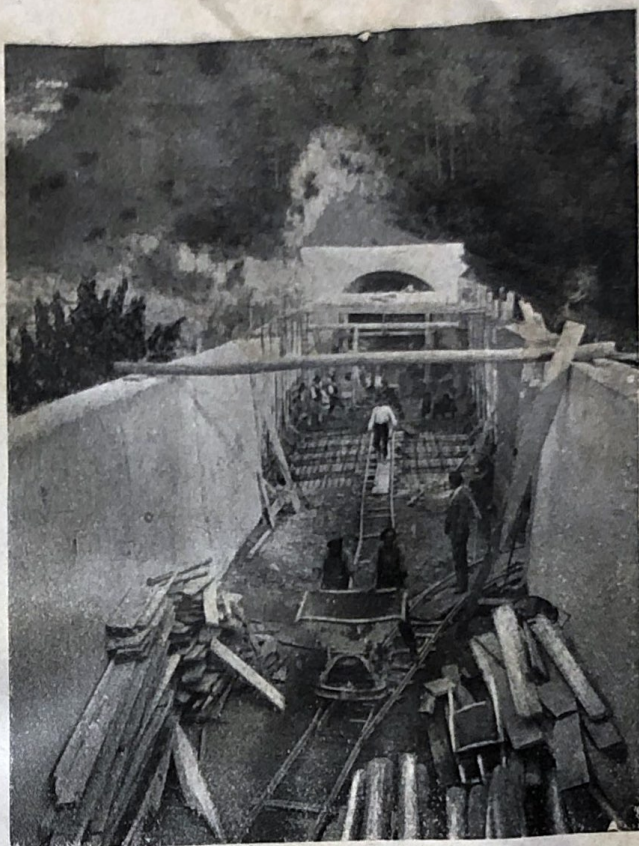
Una minaccia di allagamento verso l'estremità nord-orientale del lago sarà parata da un altro segmento di argine, quasi normale al primo, della lungh. di circa 600 m.; e si dovrà innalzare ancora un tratto della strada d'Allemagna, che resterebbe sommersa perchè compresa nel bacino da innalzare.

Come si vede, la derivazione di un corso d'acqua e l'innalzamento di un lago esigono una tale somma di provvidenze e di lavori accessori che un profano è ben lungi dall'immaginare. Il turbamento di un regime idrografico tocca una quantità di interessi: privati, Comuni, Provincie, Governo, tutti hanno da avanzare diritti e da invocare legislazioni: cosicchè dinanzi all'ingegnere che progetta, traccia e misura c'è il legale che sgombra il terreno dagli impacci legislativi e... il tesoriere che paga.

La galleria del Fadalto.

Il secondo gruppo di lavori per la trasformazione in energia della massa idrica del serbatoio principale, ha inizio al margine sud del lago di Santa Croce, un centinaio di metri ad oriente del villaggio omonimo. Quivi è l'imbocco del cunicolo d'attacco che con forte pendenza conduce alla grandiosa galleria in pressione sotto il colle del Fadalto, lunga 2445 metri, la quale condurrà l'acqua al salto del lago Morto ed avrà il vero imbocco verso il lago circa 27 metri sotto il pelo d'acqua normale del lago stesso. Il tratto di galleria ancora da scavare è appunto quello che mena all'imbocco e costituisce il diaframma che verrà fatto saltare a suo tempo da una mina gigantesca. Si accede alla galleria, attraverso il già citato cunicolo, da un piazzale formato dal materiale di scavo che si protende sul lago a guisa di banchina. Fervore di cantiere, nel piccolo molo: pulsare di motori, incrociarsi di binari *decauvilles*, sbucare dalle viscere della terra di carretti colmi di detriti, affaccendarsi di uomini che passano e ripassano dal sole alla tenebra con le loro lanterne ad acetilene dalla luce bianca ed immobile.

Prima di inoltrarsi nella galleria, conviene deviare in senso inverso per dare un'occhiata all'edificio di presa. Esso consiste in un pozzo profondo circa 40 metri, lungo il quale scorrerà, azionata da motori elettrici, la grande paratoia piana che permetterà la chiusura ermetica della galleria. La massiccia pesantissima paratoia scorre su due guide di acciaio rivestite di bronzo. Data l'ampiezza della bocca d'immissione, attraverso la quale dovrà passare un volume d'acqua di mc. 100 al secondo, non occorre un soverchio sforzo di immaginazione per figurarsi la spinta immane che dovrà sostenere la paratoia quando dovrà intercettare il passaggio dell'acqua nella galleria.

L'eloquenza delle cifre dispensa da faticose descrizioni. Per ogni metro quadrato di paratoia e per ogni metro di profondità l'acqua esercita la pressione di una tonnellata. Ora, poichè la paratoia misura 22,5 mq. di superficie e la profondità massima sarà di 29 m., la pressione totale dell'acqua contro la paratoia raggiungerà la spettacolosa cifra di oltre 650 tonnellate. Se si pensa che un vagone della portata di 12 tonnellate, quando sia carico di merce, pesa circa 20 tonnellate, si deduce che la paratoia dovrà sostenere una pressione pari al peso di 32 vagoni carichi, cioè un treno intiero di circa 300 metri di lunghezza.

IL CANALE PROSSIMO ALLA UTILIZZAZIONE.

Interessante è pure la manovra di questa poderosa porta metallica, e non così facile come si potrebbe supporre. Bisogna tener conto di un fatto: che sotto l'enorme spinta dell'acqua la paratoia verrà mantenuta così strettamente aderente alle guide lungo le quali dovrebbe scorrere, da rendere impossibile ogni movimento, perchè l'attrito da vincere richiederebbe uno sforzo di sollevamento veramente eccezionale. Per rendere possibile la manovra di apertura e di chiusura mediante uno sforzo notevole sì, ma praticamente realizzabile, è necessario eliminare prima la spinta alla quale deve resistere la paratoia, equilibrandone la pressione mediante una contropressione sulla opposta parete. Questo provvedimento si può attuare chiudendo una successiva paratoia all'uopo predisposta una sessantina di metri più addentro nella galleria, e mettendo lo spazio intercluso fra le due porte in comunicazione col lago, mediante l'apertura di una valvola di modeste dimensioni, appositamente installata in un condotto praticato a cavaliere della prima paratoia nel massiccio murario delle sue guide.

NEL PRIMO TRATTO, FRA IL PIAVE E SANTA CROCE, IL CANALE DI DERIVAZIONE È ATTRAVERSATO DA PONTI CANALI CHE CONVOGLIANO LE ACQUE DI TORRENTELLI LATERALI E FANNO LORO SCAVALCARE IL CANALE, IMPEDENDO CHE VI IMMETTANO LE LORO ACQUE LIMACCIOSE. ECCO UNO DI TALI PITTORESCHI MANUFATTI.

La seconda paratoia però deve essere di sistema diverso, altrimenti la difficoltà di manovra sarebbe soltanto spostata. Qui occorre una paratoia da potersi manovrare con sforzo limitato e per questo si è adottato un sistema di ritenuta ruotante intorno ad un asse il quale regge tutto lo sforzo; mentre il diaframma di chiusura a settore cilindrico si sposta di fronte alla propria sede sfiorandola senza toccarla. Mancando l'attrito di scorrimento sulla sede, la paratoia è relativamente docile alla manovra, però non permette di ottenere quel grado di ermeticità che si può invece raggiungere con la prima paratoia di sistema differente.

I lavori della galleria sono cominciati nel 1920 e oggi sono quasi ultimati: si può permettersi così il lusso di un viaggio sotterraneo di circa due chilometri e mezzo. La prima impressione che desta questo enorme traforo, la cui sezione è di mq. 28, è lo stupore: uno stupore curioso, poichè sembra di attraversare un tunnel ferroviario ove debbano lanciarsi fischiando rapidi convogli e non una cieca fiumana d'acqua.

Il ventaglio di luce della lanterna ad acetilene, portata da un manovale, è l'unica guida dei nostri passi in questo strano viaggio fra le tenebre. Di tratto, in tratto è mestieri scansarci contro una parete: passano trenini di carrelli colmi di materiale, con un mulo paziente che fa da locomotiva Questi traini hanno sgombrato, in trenta mesi, ben 145.000 mc. di roccia per il cui scavo furono impiegati centomila chilogrammi di materie esplosive.

La notte sotterranea ingoia rapidamente le fiammelle dei manovali che scortano il trasporto e il fragore del traino si attutisce e si disperde sotto la sorda vôlta. In certi momenti il silenzio è tragico: sembra di camminare in un sepolcreto favoloso, che non abbia mai fine; l'incontro di una squadra, intenta a sistemare qualche tratto della vôlta, produce quasi un senso di sollievo.

Il valico del Fadalto è già attraversato da ben tre gallerie: quella che alimenta la centrale attualmente in esercizio, questa di cui si discorre, e una terza, quella della costruenda ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi, i cui scavi sono stati iniziati qualche mese fa.

Quarantacinque minuti dura la traversata; una finestra laterale permette di uscire a rivedere il sole, un centinaio di metri prima che la galleria si biforchi nei due bracci che immettono nel bacino di carico della nuova centrale di Fadalto.

Anche i lavori di questa sono prossimi ad essere ultimati: mentre si sta costruendo il tetto dell'imponente edificio, la cui sala delle macchine raggiungerà da sola 1600 mq., si procede contemporaneamente alla collocazione delle tubazioni che condurranno l'acqua alle turbine con un salto medio di 160 metri. Colossali davvero questi tubi: sono formati da grandi anelli di ferro, del diametro di m. 2.60 e dello spessore fino a 24 millimetri.

Essi arrivano sul posto in tronchi di quattro anelli ciascuno e vengono congiunti con chiodi grossi come pugni. Ogni tronco pesa la bellezza di circa 100 quintali e per il

DAL BACINO DI CARICO DELLA CENTRALE DI NOVE, ATTUALMENTE GIA IN FUNZIONE SULLA VALLATA CHE SBOCCA A VITTORIO VENETO: IN FONDO, IL LAGO DEL RESTELLO.

trasporto richiede da solo un carro ferroviario: se per ogni tubatura ne occorrono quaranta, a impianto ultimato, quando le tubature saranno sei, saranno state caricate 2400 tonnellate di ferro e si saranno dovuti impiegare 240 carri ferroviari!

Lo scarico delle acque avviene, come abbiamo detto, nel lago Morto: è il secondo serbatoio, che misura 750.000 mq. di superficie e il cui pelo d'acqua, quando la Società potrà procedere alla presa definitiva del Piave, potrà oscillare fra le quote 272-276 uniformandosi alle condizioni meteorologiche e alle variabili richieste di energia.

Il Veneto all'avanguardia.

Dei successivi lavori — galleria di oltre 3 km. dal lago Morto al laghetto di Nove, secondo salto e nuova centrale di Nove, terzo salto e nuova centrale di San Floriano, canale adduttore, centrali del Castelletto e di Caneva di Sacile, con relativi scarichi dell'acqua nel Meschio — solo una parte è in avanzata esecuzione: e precisamente quelli delle due centrali di S. Floriano e del Castelletto e quelli relativi allo scarico nel Meschio, a Borgo Pianche. Dal laghetto di Negrisiola, l'acqua è convogliata per un breve tratto lungo il Meschio: poi abbandona il letto di questo, e viene inoltrata in un canale, parte in galleria e parte scoperto, che attualmente si ferma all'incrocio col Carron, torrentello di sinistra del Meschio.

Il primitivo progetto era di scaricare tutta l'acqua derivata dal Piave direttamente nel Livenza, a nord di Sacile: ma questo comune prospettò il pericolo di allagamenti, dato che il Livenza ha già una portata d'acque considerevole. D'altra parte, gli agricoltori della zona sulla sinistra del Piave, compresa fra il ponte della Priula e San Donà, andavano disperatamente alla ricerca d'acqua, per provvedere all'irrigazione di un vasto territorio di circa 30.000 ettari e gettavano le basi di un futuro consorzio.

La Società tenne conto e delle ragionevoli apprensioni degli abitanti dell'alto Livenza e dei bisogni della campagna di sinistra Piave: e per favorire gli uni e gli altri modificò, il primitivo progetto, creando la

centrale del Castelletto e spostando un poco quella di Caneva, allo scopo di scaricare parte dell'acqua dalla prima di queste due officine ad una quota tale da permettere la irrigazione della zona più elevata del suddetto comprensorio irriguo, e la rimanente portata dalla seconda centrale non più nel Livenza, ma ancora nel Meschio, a quota sufficientemente elevata per essere condotta ad irrigare la parte più depressa del comprensorio.

Tale soluzione veramente felice permetterà al Consorzio irriguo di sinistra Piave di utilizzare, con sensibile vantaggio economico, l'acqua proveniente dalle Centrali della Idroelettrica Veneta: vantaggio veramente considerevole, ove si pensi che si tratta di acqua già raccolta, disciplinata, erogabile a volontà a seconda delle esigenze dell'agricoltura, con facili opere di regolazione, acqua — diremo così — addomesticata, senza bisogno di speciali opere di presa dal fiume, opere sempre costose ed esposte frequentemente ai danni delle intemperie e delle piene. Così soltanto l'acqua eccedente i bisogni dell'irrigazione si scaricherà nel Livenza attraverso il suo affluente Meschio, e vi si scaricherà in un punto del suo corso, a valle di Sacile, dove il fiume può sopportare un aumento di portata senza pregiudizio della sicurezza delle campagne.

Ancora una volta un alito di poesia palpita sopra i rigidi schemi dell'opera tecnica, e li trasforma in gesti di alta bellezza umana. Qui vediamo svolto tutto un ciclo operoso e benefico, protagonista docile e ignara la « sirocchia casta et preziosa » cara al poverello d'Assisi. Eccola, quest'acqua scaturita e nudrita dalle fontane alpine, questo limpido e fresco tesoro delle nostre valli, trasmutarsi lungo il suo corso in molteplici sorgenti di prosperità e di ricchezza, crear luce, forza, calore, dar vigore a svariatissime applicazioni d'ogni genere; e quando sembra abbia ultimato la sua missione, quando par divenuta materia ingombrante ed inutile che debba essere abbandonata alla sua sterile inerzia, eccola recare ancora il suo dono prezioso a nuove forme di attività umana, rendendo possibile la redenzione di terreni quasi infecondi, alleata dell'agricoltura dopo essere stata strumento e vita dell'industria.

Come abbiamo accennato le acque destinate all'ultima centrale dovranno procedere oltre al Carron: esse raggiungeranno con un canale in gran parte sotterraneo di circa 10 km. la centrale di Caneva, utilizzando un salto utile di 105 metri. A partire dal bacino di carico di questa centrale un braccio di canale in galleria, porterà l'acqua ad un laghetto artificiale da costruirsi alle spalle del colle di Caneva, mediante sbarramento del rio Maso, e questo ultimo serbatoio permetterà all'acqua, già sufficientemente regolarizzata, elasticità di deflusso in relazione alle richieste di energia della sottostante centrale.

La sistemazione idraulica di tutta la zona compresa fra Vittorio e il Livenza prevede uno sviluppo di canalizzazione di oltre 20 km., di cui metà, e precisamente dal laghetto di Negrisiola al primo scarico nel Meschio, sono già stati scavati, come è quasi ultimata, raro esempio di celerità, la centrale del Castelletto (1) i cui lavori ebbero inizio appena nel marzo scorso.

Notevoli opere di attraversamento sorgeranno lungo il secondo tronco (dal Carron a Caneva) del canale derivatore: la più importante sarà il sifone di Valle del Friga, a nord di Cappella Maggiore, lungo oltre 500 metri, destinato a convogliare, naturalmente in pressione, l'acqua alimentatrice della centrale di Caneva, dall'una sponda all'altra della valle del torrente Friga, profonda una trentina di metri.

Tale, nelle sue linee sommarie, la poderosa impresa che accorderà alla regione Veneta una posizione d'avanguardia nell'odierno fermento di attività industriale. Mentre le rotaie arrugginite della ferrovia militare austriaca Sacile-Vittorio, che sembrano anche oggi, abbandonate alla loro incerta sorte, richiamare al pensiero vivo e doloroso il ricordo della invasione e additare, colla loro stessa direzione, la manovra fatale per cui la potenza e la prepotenza nemica furono per sempre fiaccate e stroncate, lo spettacolo di questi lavori che si svolgono quasi paralleli all'infausto binario, ma puntano ad oriente verso il cuore del Veneto, fanno sentire infinitamente remota la sciagura e la vergogna e schiudono la visione concreta della nuova Italia, pacifica operosa e feconda. Proprio qui, dove più strenua e geniale fu la battaglia e più fulgido e decisivo il trionfo dell'Italia guerriera.

CESCO TOMASELLI.

(1) Lo stato dei lavori si riferisce all'ottobre 1922, data dei sopraluoghi eseguiti da chi scrive queste note.

Per uno sgravio fiscale della benzina

La Commissione per l'Automobilismo, il Motociclismo, il Ciclismo ed i problemi connessi del T. C. I. che come è noto, riassume le più cospicue rappresentanze del turismo, dello sport, delle industrie e dei traffici che hanno rapporto cogli automezzi, ha concretato i propri studi su tale importante argomento in questa Memoria. Essa è stata presentata al Governo, come pure è stata distribuita agli Onorevoli Senatori e Deputati, ai Funzionari dei Ministeri dell'Interno, delle Finanze, del Tesoro, dell'Industria e del Commercio, dei Lavori Pubblici, dell'Agricoltura, alle Camere di Commercio, alle Associazioni industriali, commerciali, professionali, agricole, colturali, sportive, a tutta la stampa.

Premessa.

Si dice che nelle condizioni attuali della finanza italiana « l'Erario non può rinunciare ad alcun suo provento ».

Non è il caso di discutere qui questo postulato che può apparire a molti semplicista e perciò in certi casi mal fondato e produttore di danni. Poichè esso sembra ad altri per il momento un caposaldo fiscale, la presente Memoria, che si propone di arrivare alla sua finalità pratica, è informata a questo criterio di base: lo sgravio chiesto non deve costare alcun sacrificio all'Erario. *Solo questo punto di partenza può sgombrare quella pregiudiziale che la richiesta di uno sgravio solleverebbe immediatamente e raccogliere l'unanimità dei consensi: quelli indubitati di coloro che chiedono lo sgravio e quelli da acquisire di coloro che lo possono accordare. La dichiarazione che lo sgravio non deve pesare sull'Erario, naturalmente, non vuol dire in alcun modo rinuncia a tutti gli argomenti d'altro ordine che possono concomitare a dare lo sgravio.*

Ammesso pertanto il principio di non turbare i redditi erariali, possono obbiettivamente e serenamente giudicare questa Memoria anche i più strenui difensori dell'Erario, cioè quelli così convinti dei suoi supremi interessi, da essere quasi indotti dall'abitudine a tenere conto delle ripercussioni lontane, o almeno non del tutto prossime, delle tasse in misura minore di quanto in altri ambienti si faccia. Questo scritto si propone di avere anche la loro approvazione, che sarà davvero, anche letteralmente, preziosa, siano essi tra i Funzionari o tra i Legislatori: tasse applicate coll'alto intendimento di salvare le Finanze dello Stato, non possono nè debbono essere modificate che per un uguale sentimento, dettato dalla situazione di fatto attuale.

1. Il petrolio nell'economia mondiale attuale.

Del petrolio si parla in questa Memoria solo in quanto è da esso che si ricava la benzina.

L'importanza del petrolio e dei suoi derivati, tra i quali primissimo la benzina, data solamente dalla fine del secolo scorso. Essa è andata crescendo nel presente fino a costituire uno dei fattori che governano le direttive della politica degli Stati più potenti. È superfluo rievocare in proposito il ricordo della recente Conferenza di Genova.

Utilizzato da secoli, era però solo limitatamente consumato fino a che, dopo il primo terzo del secolo XIX, i progressi scientifici ed industriali insegnarono a raffinarlo, ad organizzarne la ricerca e la produzione, quindi ne perfezionarono e ne resero più economico il trasporto.

Negli ultimi decenni del secolo scorso acquistò una grande diffusione come mezzo illuminante, quando le raffinerie tolsero dal petrolio greggio gli idrocarburi che distillano a temperature più alte (oltre i 300°) e non possono quindi bruciare negli ordinari mezzi di applicazione, e quelli che evaporano a temperature basse (sotto i 150°), i quali costituiscono un pericolo nell'uso.

Gli idrocarburi più pesanti furono utilizzati nella produzione degli oli lubrificanti e con la combustione diretta nelle caldaie a vapore, oltrechè nelle applicazioni più limitate della paraffina e della vaselina. I più leggeri (come anche i più pesanti) furono adoperati quali carburanti in un tipo di motore di nascita recente, e questa applicazione andò assumendo importanza sempre più prevalente. Una parte degli idrocarburi più pesanti fu utilizzata dai motori « a olio pesante » del tipo Diesel e simili. Gli idrocarburi leggeri (benzina), invece, si adoperarono in altri motori a scoppio di cui l'applicazio-

ne più notevole è nell'automobilismo. È di quest'ultimo impiego che la presente Memoria si occupa esclusivamente.

***

Le tre regioni conosciute per prime e più note per i loro immensi campi petroliferi, sono:

la regione caucasica di Baku,

la regione galiziano-romena all'esterno dell'altopiano dei Carpazi,

la regione nord-americana, comprendente la parte sud-occidentale degli Stati Uniti e il Messico.

Ma ricerche vigorosamente spinte negli ultimi anni, agevolate dalla maggiore conoscenza di regioni aperte alla civiltà, dai progrediti studi geologici, dai sistemi di trivellazione del terreno, dagli enormi mezzi finanziari impegnati, hanno permesso di scoprire il petrolio in quantità economicamente interessante, in molti altri luoghi: Indie Olandesi, Indie Britanniche, Giappone, Perù, Brasile, Argentina, Cile, Alaska, Penisola di Kamciatka, Alsazia, ecc. Altre scoperte si annunciano continuamente, sia pure talvolta di importanza piccola o non valutabile.

Purtroppo le trivellazioni fatte in Italia non hanno finora dato risultati apprezzabili, salvo in piccola misura, nel piacentino.

La produzione mondiale ha seguito questo andamento:

	BARILI	PARI A CIRCA TONN.
1861	2.150.197	319.650
1871	5.730.063	860.000
1881	31.992.797	4.789.000
1891	91.100.347	13.665.000
1901	167.434.434	25.115.000
1911	344.174.355	51.726.000
1921	700.120.210	105.018.000

Le provenienze principali sono state le seguenti (in milioni di tonnellate):

	1913	1918	1921
Stati Uniti	28.9	*47.5*	*59.1*
Russia	9.3	5.5	4.1
Messico	1.8	*9.5*	*23.9*
Romania	1.6	1.2	1.-
Indie Olandesi	1.5	1.9	2.3
Galizia	1.5	7.8	8.-
Indie Inglesi	0.9	1.-	1.-
Persia	0.2	0.8	0.7
Giappone	—	0.3	—
Perù	—	0.3	—
		75.8	100.1

Il valore medio della produzione del 1921, in prodotti raffinati, viene calcolato in circa 13 miliardi di lire oro.

***

Tutta questa immensa ricchezza è accentrata in pochi gruppi finanziari, il cui capitale complessivo si valuta intorno agli 11-12 miliardi di lire oro.

Le più potenti Società — che insieme sindacano la grandissima maggioranza della produzione — sono due:

la STANDARD OIL Co., che riunisce 33 Società americane, il cui capitale complessivo, di 500 milioni di dollari nel 1900, era, al principio del 1922, raddoppiato. La Standard Oil, oltre al controllo di tali 33 Società, ha pure la preponderanza assoluta nelle seguenti altre: (Stati Uniti) Anglo American Oil Co.; Atlantic Refining Co.; Continental Oil Co.; Galena Signal Oil-Pierco Oil Co.; Vacuum Oil Co. — (Francia) L'Economique, Standard Oil Franco-Americaine, Société Commerciale des Produits pétrolifères; — (Inghilterra) Anglo-American Oil Co.; — (Italia) Italo-Americana pel petrolio; — (Germania) Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft; — (Rumenia) Rumeno-Americana;

la ROYAL DUTCH SHELL Co. fondata nel 1850 col modesto capitale di milioni 2,5 di franchi, e che, iniziata una strenua lotta contro la Standard Oil, riusciva ad assorbire in seguito un'altra potente concorrente, la Shell Transport and Trading Co. Attualmente, con un capitale di 2 miliardi di franchi-oro, è il più importante gruppo che agisca in Asia. Esso controlla le seguenti altre Società, sparse per il mondo: Anglo-Saxon Petroleum Co.; Shell Co. of California; Shell Transport and Trading Co.; Asiatic Petroleum Co.; Roxana Petroleum of Oklahoma; Astro-Romana; Mexican Eagle Co.; Société Maritime des Pétroles; Società Italiana Nafta; Grossnyi, Sundja Oilfields; North Caucasian Oilfields; Refining Co.; Caspian Black Sea; New-Orleans British; Oilfields of Trinidad; Venezuela Oils; Panama Canal Storage; Curaçaosche Petroleum Co.; Anglo-Egyptian Co. ed altri minori.

Un terzo gruppo finanziario inglese si è recentemente costituito, con capitali di importanza simili ai precedenti; ma non ha finora, a quanto si sa, potuto assicurarsi ade-

guati campi petroliferi da sfruttare; è quello che all'epoca della Conferenza di Genova si disse che trattasse per assicurarsi con un abile colpo i petroli russi.

2. Il trattamento fiscale della benzina in altri Stati confrontato con quello in Italia.

Questo quadro sommario dà un'idea di quello che il petrolio rappresenta nella civiltà attuale e spiega l'atteggiamento che tutti i Governi, *tranne l'italiano*, hanno tenuto nei suoi riguardi. *L'atteggiamento non fu soltanto e sempre un interessamento per assicurare delle sorgenti al proprio paese, ma anche* **una preoccupazione di incoraggiarne e facilitarne l'uso, rendendolo più economico.** *Le esigenze immediate del bilancio dei Paesi provati dalla guerra, li hanno tutti indotti a guardare anche a questo prodotto, così largamente consumato, come a una fonte di proventi per l'Erario.* **Ma tutti, tranne quello dell'Italia, si sono fatti uno scrupolo di non mettere su di esso alcun gravame o di applicarvi gravami così lievi che sono certamente al disotto del limite nel quale la pressione fiscale può portare ad una contrazione dannosa del consumo.** *E qualche Stato che aveva applicati gravami pur lievi li ha tolti, sebbene le necessità tributarie vi siano non minori che in Italia.*

Si dànno qui appresso i costi recenti della benzina in alcuni Paesi per i quali fu possibile assicurarsi dati sicuri. Insieme si riportano qui i gravami fiscali nel loro complesso.

GRAN BRETTAGNA.

28 febbraio 1922.

Benzina: prezzo di vendita 2 sh. 5 1/5 per gallone (l. 4.543): **nessuna tassa doganale o di vendita.**

BELGIO.

Fine maggio 1922.

Benzina: prezzo di vendita: Frs. belgi 1,45 al litro: dazio doganale: **Frs. 10 per ettolitro;** tassa di scambio («de transmission») **1% (uno per cento).**

FRANCIA.

3 luglio 1922.

Benzina: prezzo di vendita: Frs. 1,50 al litro.
Dogana, al litro . . frs. 0,10
Tassa di circolaz. . » 0,20
Tassa di perequaz. » 0,10

Gravame totale frs. 0,40 al litro pari al **26,65%.**

Vi sono gravi lamentele per la tassa di circolazione, che pare debba essere prossimamente ridotta a soli frs. 0,10, con che l'aggravio complessivo si ridurrebbe da **26,65%** **a 20%.**

SVIZZERA.

5 giugno 1922.

Benzina: prezzo di vendita frs. 0.70 al litro. Dogana, frs. 12 al quintale (circa litri 137 per benzina a 730°) ossia Frs. 0.08 al litro, pari all'**11,50%.**

EGITTO.

20 giugno 1922.

1 Pt. = L. oro 0.26.
Benzina: prezzo di vendita 52 Pt. la latta di 4 galloni = **L. oro 0,744 al litro. Nessuna tassa doganale di vendita.**

SPAGNA.

4 giugno 1922.

Benzina: prezzo di vendita media Ptas 0.90 al litro. - Dogana (II Tariffa): Ptas 15 più 25% di «prima oro» Ptas 18.75 al quintale, pari a circa Ptas 0.13 al litro - ossia il **14,5%.**

ARGENTINA.

3 agosto 1922.

Benzina: prezzo medio di vendita Pesos *carta* 12.20 per 36 litri; tassa doganale (unica) centavos *oro* 1 1/2 per kg. Al cambio di L. 8 per peso carta e L. 19 circa per peso oro, abbiamo un gravame di meno che L. 0,30 al kg. pari a circa L. 0,22 per litro a 730° in confronto di un prezzo di vendita di circa L. 2,70: ossia circa l'**8%.**

BRASILE.

8 agosto 1922.

Benzina: Prezzo di vendita di una cassa (2 latte da 18 litri circa) Rs. 33/000, di cui circa Rs. 3/400 rappresentano diritti doganali e governativi. Ossia circa il **9,5%.**

3. La situazione in Italia.

Il consumo italiano, limitato una trentina d'anni or sono a 50.000 tonnellate circa di petrolio e derivati, si è nel 1920 avviato a superare le 350.000 tonnellate, oltre a qualche diecina di migliaia di tonnellate di oli lubrificanti od oli grezzi destinati alla produzione dei lubrificanti.

Le statistiche doganali italiane indicano in migliaia di tonnellate questi numeri:

	1919	1920	1921
Benzina . .	141,5	117,6	103,4
Petrolio . .	94.-	121,5	97,3

Dal 1° luglio 1921 furono cambiate le voci delle statistiche italiane ed i criteri della lo-

ro valutazione. Tuttavia si è ritenuto che i dati fossero sufficientemente soddisfacenti ed i numeri espressi per il 1921 rappresentano il totale delle cifre indicate per i due semestri.

La produzione interna pare si sia mantenuta intorno alle 5-6.000 tonnellate all'anno, a cui forse vanno aggiunte altre 10.000 tonnellate della produzione da schisti bituminosi.

È degno di nota il ristagno del consumo italiano nel tempo in cui nel resto del mondo avveniva un aumento così colossale come l'indicato. E poichè la crisi commerciale è generale in tutti i Paesi, è evidente che bisogna ricercare altrove che nella crisi la ragione specifica dell'andamento italiano.

Siccome è notorio che per la benzina l'Italia si trova in condizioni di consumo potenziale presso a poco similari al resto degli Stati d'Europa Centrale e Occidentale è chiaro che la contrazione del consumo è dovuta al suo prezzo. Su di ciò si impone in modo indiscutibile la meditazione dei tassatori italiani, i quali debbono serenamente considerare i fatti quali si sono verificati nel nostro paese e altrove nel dopoguerra, deducendo dalla esperienza opportuni suggerimenti.

Prima della guerra la vendita dei combustibili liquidi in Italia era libera; lo Stato interveniva per percepire il dazio doganale, che pel petrolio era stato gradualmente ridotto (con forte beneficio assoluto per l'Erario) a lire oro 17,44 circa per quintale netto, compresa la tara legale dell'8 % e il diritto di statistica. Nel 1914, il dazio sulla benzina era di circa lire oro 17,28 al quintale, che con l'aggio di L. 1,50 e il diritto di statistica in L. 0,10 formava un montante di non più di lire carta 19 per quintale netto.

Diventati tali prodotti «materiali di guerra», furono sottoposti al controllo dello Stato, che ne regolò importazione e distribuzione; tale controllo fu poi continuato nel 1919 e nel 1920, durante i quali anni i prezzi furono tenuti deliberatamente elevati anche perchè tale consumo non gravasse eccessivamente sulla bilancia dei pagamenti internazionali. Ma in questo modo l'Erario si avvezzò ad un introito notevolissimo che, quando con R. D. 54 del 3-2-1921 si ristabilì il libero commercio dei prodotti considerati, si preferì di conservare, sostituendo alle ragioni di guerra e di cambio, la ragione del «consumo di lusso». In aggiunta al dazio doganale (che era diventato di L.oro 24 per la benzina) si fissò la tassa di vendita in lire carta 60 per quintale di benzina.

Ne risulta il seguente confronto coll'anteguerra:

BENZINA.

	1914	FINE SETTEMBRE 1922 (PER QUINTALE)
Dazio di confine	17,28	24.—
Aggio	1,50	85,75 (a 353)
Statistica . . .	—,10	0,20
Tassa di vendita	—.—	60.—
Totali L. carta	18,88	169,95

ossia un aumento che raggiunge il 900 %.

Ma un'idea più esatta della gravità del tributo si ha confrontando tali cifre con i costi del combustibile liquido.

Oggi, con la benzina intorno a L. 440 al q.le almeno, il gravame fiscale di lire 170 (in cifra tonda) viene a rappresentare il **quarantadue e mezzo per cento** del valore del prodotto.

4. Il quesito fondamentale.

È intuitivo che simile aliquota debba influire direttamente sull'uso e ciò sarà dimostrato più avanti. Ma intanto i dati forniti permettono di porre con sufficiente preparazione un preciso quesito:

Anche ammettendo, per mantenere fede alla premessa di questa Memoria, che gli interessi immediati dell'Erario possano considerarsi come qualchecosa di assolutamente indipendente dagli interessi generali del Paese, è la politica finanziaria per la benzina, qui esposta, utile almeno a tali interessi immediati delle Casse dello Stato, sì che queste ricavino con essa i massimi introiti netti possibili in questo momento?

5. La statistica mondiale dell'auto come indizio della base da cui possono aversi redditi fiscali.

È interessante per farsi un'idea della diffusione che può raggiungere l'automobile, di osservare la tabella seguente compilata da un'Associazione Automobilistica degli S. U. d'America e corretta e completata secondo dati dell'Ufficio Statistica della F.I.A.T.

I dati comprendono vetture, motociclette ed autocarri; pare ne siano escluse le trattrici agricole e per i grandi Stati gli autoveicoli militari, che, eventualmente, ingrosserebbero i numeri.

La statistica perciò va guardata con una certa elasticità.

Stati Uniti	10.505.660
Gran Brettagna	497.582
Canadà	463.448
Francia	236.146
Germania	91.382
Argentina	75.000
Australia	73.900
Italia	53.000
India Inglese	45.983
Indie Orientali Olandesi	45.000
Spagna	37.560
Nuova Zelanda	37.500
Russia (?)	35.000
Belgio	33.200
Sud Africa	26.463
Brasile	25.000
Messico	25.000
Danimarca	22.260
Cuba	20.000
Svizzera	18.011
Austria	16.350
Norvegia	14.340
Svezia	14.250
Olanda	13.500
Filippine	12.381
Giappone	12.260
Algeria	12.000
Chile	10.000
Uruguay	10.000
Romania	8.500
Cina	8.150
Stati Federali Malesi	8.000
Porto Rico	6.500
Turchia	5.500
Ceylon	5.350
Egitto	5.084
Portogallo	5.000
Cecoslovacchia	4.133
Polonia	4.000
Costa d' Oro	3.500
Perù	3.343
Grecia	3.000
Venezuela	2.500
Marocco	2.500
Indocina	2.300
Trinidad	2.221
Siam	2.187
Finlandia	2.000
Columbia	2.000
Tunisia	1.990
Panama	1.950
Jugoslavia	1.900
Repubblica Dominicana	1.800
Isole Maurizio	1.600
Isole Hawaii	1.500
	12.578.684
A Riporto	12.578.684
Giamaica	1.350
Lussemburgo	1.200
Africa Orientale Inglese	1.200
Gujana Britannica	1.050
Barbados	1.000
Isole Canarie	881
Martinica	750
Libia (?)	700
Terranova	600
Africa Occidentale Britannica	566
Equador	500
Guatemala	500
Guadalupa	500
Paraguay	500
Salvador	400
Bulgaria	400
Africa Orientale Portoghese	400
Nicaragua	370
Malta	350
Bolivia	300
Haiti	300
Angola	250
Albania	250
Aden	243
Costa Rica	200
Honduras	200
Congo Belga	200
Bahama	150
Indie Occidentali Olandesi	200
Madagascar	159
Madera	100
Gujana Francese	100
Gujana Olandese	100
Azorre	80
Honduras Inglese	68
Somalia Italiana	66
Isole Riunione	35
Abissinia	20
Monrovia (?)	3
Totale	12.594.925

Questa statistica apre orizzonti sconfinati.

Essa, tra altro, dimostra: 1°, che in certe condizioni d'ambiente l'auto può assumere uno sviluppo fantastico, superiore a quello delle ferrovie nei paesi più ferroviari d'Europa (esempio, gli S. U. che pure sono così ricchi di ferrovie); 2° che in Europa l'auto può pure svilupparsi in misura enormemente superiore che in Italia, anche là dove le ferrovie abbondano (Gran Brettagna, Francia, Belgio, Danimarca, Olanda, ecc.) e perciò l'Italia offre all'auto un campo, per questo rapporto, ancor più fertile; 3° che nessun paese del mondo, anche fra i meno conosciuti e i meno civili, sfugge alla penetrazione dell'auto.

Un esame poi più dettagliato di questa penetrazione, fatto con statistiche speciali, dimostrerebbe facilmente che in un paese an-

cor nuovo all'auto, appena questo incomincia ad essere conosciuto in un centro, ivi si diffonde con grandissima rapidità ed è indice di quanto in un avvenire prossimo avverrà in tutto quel paese, assorbendo una produzione enorme di nuove macchine (di cui l'Italia potrebbe essere ottima esportatrice).

Infine, uno studio pur facile proverebbe che nella generalità dei paesi extraeuropei l'auto non ha potuto diffondersi che nelle grandi città per mancanza spesso totale di rete stradale esterna. Ma non è chi non veda quanto questa situazione sia transitoria e venga dappertutto modificata e migliorata. Immensi paesi cominciano solo ora ad aprirsi al traffico degli automezzi.

Tutto questo non deve sfuggire all'apprezzamento intelligente del Fisco, che può sentirvi il fondamento di gettiti immediati, prossimi e futuri delle vigenti tasse (anche sui costruttori e sui commercianti) su basi più larghe.

6. Spese d'impianto e spese d'esercizio dell'auto. Influenza di queste sull'impiego.

Molti anni addietro l'acquisto di un autoveicolo — in particolare di una vettura — voleva dire una spesa da ammortare in breve numero d'anni sia perchè il motore durava poco, sia per le continue trasformazioni sostanziali che subiva annualmente pel progresso tecnico, tali che dopo cinque o sei anni dalla nascita un motore era un *ferravecchio*.

Ora la durata delle macchine ben mantenute è lunghissima e le variazioni di tipo toccano le qualità secondarie, non le fondamentali. I motori del 1912-15 sono in circolazione normale, con ottimi risultati per chi non ha eccessive pretensioni nei particolari.

Ma un altro coefficiente — la diffusione dell'auto — si assomma alla sua durata e conduce a questo risultato — proprio di questo ultimo decennio — che dopo un certo numero d'anni il proprietario di un'auto la può vendere con ogni facilità, ricavando un prezzo che press'a poco rappresenta un giusto deconto per usura. La vendita avviene a chi si accontenta di una macchina d'uso normale, che non pretenda d'essere *up to date*, cioè ad un pubblico praticamente abbastanza numeroso da assorbire quanto si presenta sul mercato. È nè più nè meno di quanto accade pei motori a vapore, per i motori elettrici e per una quantità d'altri macchinari di uso comune.

Questa fisionomia attuale dell'acquisto di un'auto fa sì che oggi la preoccupazione maggiore non è più tanto quella dell'*impianto*, che si sa di poter ricuperare in gran parte quando si vorrà, ma quella dell'*esercizio*.

Le spese di esercizio constano di due gruppi distinti: *spese fisse* (custodia, conducente, tassa di circolazione e altre — non escluse le presunzioni per tassa di ricchezza mobile, esercizio, famiglia e derivate) e *spese chilometriche* (particolarmente gomme, benzina, olio).

Le prime sono ripartite su ogni *chilometro percorso*, proporzionalmente minori quanto più la vettura viene usufruita; le seconde sono in ragione diretta e costante della percorrenza.

E poichè ognuno si preoccupa della spesa *complessiva* d'esercizio, è evidente che il calcolo pel quale uno crederà di potersi permettere o non permettere l'acquisto della vettura, è in funzione di una somma composta di due addendi, **di cui il secondo è tanto gravato in Italia da tasse che la misura di queste avrà un effetto determinante sulla convenienza o meno di acquistare un'auto.**

Ma non basta. Acquistata la macchina il suo uso — la quantità di chilometri che con essa si percorreranno — sarà tanto maggiore o tanto minore quanto le spese chilometriche alte o basse indurranno ad affrontarne il carico.

Per fare un esempio pratico: un industriale andrà in vettura ad un proprio stabilimento suburbano o un agricoltore ad una sua tenuta, se i chilometri da percorrere in auto gli costano meno che in ferrovia o in carrozza, o se almeno, tenuto conto del risparmio di tempo, esso valuta che tale risparmio non gli è frustrato da un'eccessiva maggior spesa dovuta al coefficiente vettura-chilometro.

È dunque da indagare se il gravame in Italia sulla benzina sia sufficiente a determinare l'astensione dalla compera di un'auto, e se l'uso di questa sia notevolmente influenzato da tali gravami.

***

Per avere un'idea dell'influenza che sullo sviluppo dell'auto in Italia può avere una forte riduzione delle tasse che premono la vettura-chilometro, bisogna studiare attentamente il nostro ambiente e confrontarlo con quello estero, cercando di tenere in vista chia-

ramente gli effetti della pressione fiscale o della sua assenza.

Nella non dimenticata Memoria del Touring: « *Per l'automobile, la motocicletta, la bicicletta strumenti di lavoro* » si è dimostrato — ed è quindi inutile di ripeterlo qui — che è del tutto trascurabile, agli effetti di ragionamenti d'indole generale sul trattamento fiscale dell'auto, la quantità di autovetture che possano essere considerate come di *solo* lusso. Tale quantità diventa poi assolutamente insignificante, quando i ragionamenti conglobano anche gli autocarri.

Si è pure là dimostrato che invece le autovetture normalmente servono agli affari e, promiscuamente, a quell'impiego domenicale o d'altri giorni che si chiama turistico. A sua volta questo potrebbe essere suddiviso in due categorie: il turistico propriamente detto e quello del recarsi alla domenica a respirare una boccata d'aria, precisamente come da chi ci va in ferrovia, o in bicicletta o magari a piedi.

Ora coloro che guardano con occhio poco benigno questi impieghi, coloro i quali credono che a rigore potrebbero essere tralasciati e che chi ne usa, in fondo, « fa del lusso », — nè perciò c'è tanto da preoccuparsi se lo si colpisce duramente nelle attuali distrette finanziarie — costoro, dimenticano, oltre ad una serie di considerazioni che esporremo poi, questa che è fondamentale: **è illogico voler giudicare in Italia in quale misura possa nell'uso dell'auto e del motociclo distinguersi la parte impiego come strumenti di lavoro dall'altra, come mezzo di comodità e di turismo, perchè da noi appunto lo strumento essenzialmente di lavoro non ha potuto diffondersi come tale con quella larghezza altrove verificatasi, per colpa di quei gravami fiscali che si chiede siano tolti.**

Un mercato di città di provincia chiamerà, poniamo, intervenienti da quindici chilometri in carrozza, da trenta in tram. Se il tram non vi fosse, l'efficienza del mercato non andrebbe, per ragioni di costo, al di là di quanto un cavallo può percorrere in andata e ritorno nella giornata.

Un porto ha un entroterra naturale fissato dal costo normale dei trasporti. Questo entroterra si può modificare artificialmente a volontà con delle tariffe di penetrazione.

Nell'immediato dopoguerra la congestione dei trasporti ferroviari e la ricerca di certe merci a qualunque prezzo, ha fatto nascere *autolinee di trasporto* più efficienti o più rapide delle ferrovie, accanto ad esse. Questi servizi sono cessati, tostochè quelli ferroviari si sono accostati alla normalità.

L'influenza dei costi sull'uso di uno piuttosto che di altro mezzo di traslazione è rapidissima, poco meno che istantanea.

E così in Italia non è ancora fiorito lo sviluppo che sarebbe meraviglioso dell'autovettura e della motocicletta « strumento di lavoro » (e incidentalmente di comodo e di turismo perchè fortunatamente le due qualità si accoppieranno sempre, sebbene in diversa misura) perchè per infiniti « casi di lavoro » il percorso chilometrico costa troppo. **Questo è il nodo!**

Un ingegnere agricolo che deve fare dei sopraluoghi in campagna per delle consegne, potrebbe sì raddoppiare la propria produttività se invece di mezza giornata per un sopraluogo con un cavallino adoperasse un'auto, ma, tutto sommato, la spesa dell' auto lo spaventa e continua col cavallino.

Un industriale, un commerciante, un commesso viaggiatore, un rappresentante, un assicuratore, un agricoltore, un professionista qualsiasi — medico o avvocato o ingegnere o geometra, o professore, o ragioniere — milioni insomma di italiani *produttori* potrebbero moltiplicare la loro forza produttrice se accorciassero di tre quarti il tempo che *perdono* (che perdono, non che impiegano) nel recarsi da un luogo all'altro pei loro affari. Ma il trasporto-chilometro dovrebbe loro costare assai meno. E tra questi milioni, alcune centinaia di migliaia, troverebbero nell'auto, nella vetturetta piccola soprattutto e nella motocicletta, la soluzione dei loro bisogni. Il giorno in cui la vettura-chilometro costasse *molto* meno sarebbe l'accensione di una striscia di polvere nell'impiego dell'auto.

7. Quanto gravano il dazio doganale e la tassa di vendita della benzina sulla vettura-chilometro e di quanto occorrerebbe alleviarli.

Una vettura della potenza di circa 15 HP. ben costruita per il minimo consumo e mantenuta in quelle condizioni ideali, in cui può esserlo un « taxi » appartenente a una grande società esercente, costa oggi a Milano o a Roma, per ogni chilometro (benzina a lire 440 e olio a L. 550 circa per quintale), in-

torno ai 65 centesimi per benzina, 9 per olio, 21 per gomme, 10 per pulizia e ammortamento. Totale circa 1 lira e 5 centesimi.

Ma la vettura del privato proprietario non è mai tenuta in tali ideali condizioni di rendimento: inoltre, la potenza media è ben superiore ai 15 HP. ed è noto, che coll'aumentare della potenza del motore, la percentuale del costo della benzina rispetto al costo totale chilometrico tende ad aumentare. Si può quindi oggi calcolare che, nella pratica, in media forse l'80 % del costo-chilometrico dei consumi di un'automobile sia rappresentato dalla benzina. Ciò significa — con la percentuale che le tasse rappresentano nel costo della benzina, la quale entra anche largamente nella lavorazione delle gomme, che quache cosa come più di un terzo di tale costo-chilometrico di esercizio è rappresentato dalle tasse che si pagano allo Stato. E si potrebbe ancora aggiungere qualche cosa per le tasse sul lubrificante.

Da questo stato di cose resta *relativamente* poco ridotta la « quantità di uso » dei veicoli automobili come mezzo di divertimento, inquantochè è sempre molto approssimativa la valutazione della convenienza economica di ciò che è un passatempo (per quanto siano anche qui da fare molte riserve: si fa un viaggio turistico, non se ne fanno due); ma viene invece annullata in grandissima parte la possibilità di uso dei veicoli automobili per scopi economici, ossia di affari e di lavoro. La stessa persona, infatti, che non guarda alle diecine e alle centinaia di lire in più che le può costare un divertimento, tiene conto anche delle più piccole percentuali di costo allorchè si tratta di scegliere lo strumento di lavoro da adottare. La considerazione non ha valore per il grande industriale e per chi ha grossi affari, ne ha una limitata per le medie aziende, ma è decisiva per le minori. E numericamente quale enorme disparità fra la classe ristretta di chi tratta le grosse cifre e la turba di chi si trova in ambito più modesto!

Senza andare a cercare esempi nel via vai inglese, dalla *city* ai piccoli *cottages* della città-giardino, basta considerare molte città francesi, belghe, olandesi, perfettamente paragonabili alle nostre per configurazione, dimensione, commercio, ove è diffusissimo, normale il guidatore (senza conducente) della propria vetturetta che va ai propri piccoli affari, come da noi si prende il tram quando c'è. Quanto francescanesimo qui, e quanta benzina, là!

***

Se l'aliquota di circa un 34 % del costo-chilometro rappresentata dai gravami fiscali attuali fosse ridotta di due terzi, per esempio (cioè fosse portata al livello dei paesi esteri più tassati), si avrebbe quasi un quarto di diminuzione sul costo chilometrico di esercizio.

Quale possa essere l'effetto di una simile riduzione lo hanno visto gli esercenti delle automobili pubbliche di Milano, dove una recente riduzione della tariffa chilometrica da L. 2,50 a L. 2.00 (cioè appunto del 20 %) è stata sufficiente ad aumentare il chilometraggio medio giornaliero di ogni vettura, di oltre il 40 % (si ebbe *inoltre* un aumento del numero dei taxis in effettiva circolazione) nonostante la crisi generale gravissima.

Il risultato di questa riduzione è stato reso pubblico in occasione di una controversia salariale fra la maggior società esercente di Milano e i suoi conducenti; e appunto il fatto del conflitto di affermazioni permette di stabilire l'assoluta certezza dei numeri forniti. (*Corriere della Sera* del 29 luglio u. s.).

Ora il taxi a Milano è senza dubbio usato per quattro quinti della giornata prevalentemente per affari, tanto che l'uso dell'autovettura privata potrebbe essere forse considerato in media più voluttuario e quindi una sua riduzione di costo-chilometro potrebbe dare un aumento forse più notevole.

Sotto questo aspetto torna non inutile citare un'impressione, per così dire visiva, sulla quale non vi possono essere dubbi. Chi conosce per frequente abitudine parecchi grandi centri urbani esteri molto paragonabili ai nostri, e sa press'a poco la locale diffusione dell'auto, ed ancor più chi considera (sempre in relazione alla quantità di vetture esistenti) una intiera regione nostra in confronto di similari estere, rimane colpito dalla scarsezza relativa da noi di vetture sulle strade. Ciò è dovuto alla assai minore effettiva circolazione chilometrica nostra. Da noi l'auto si usa con riguardo, come alla domestica tavola il vino da bottiglia compare solo quando c'è un po' di convito.

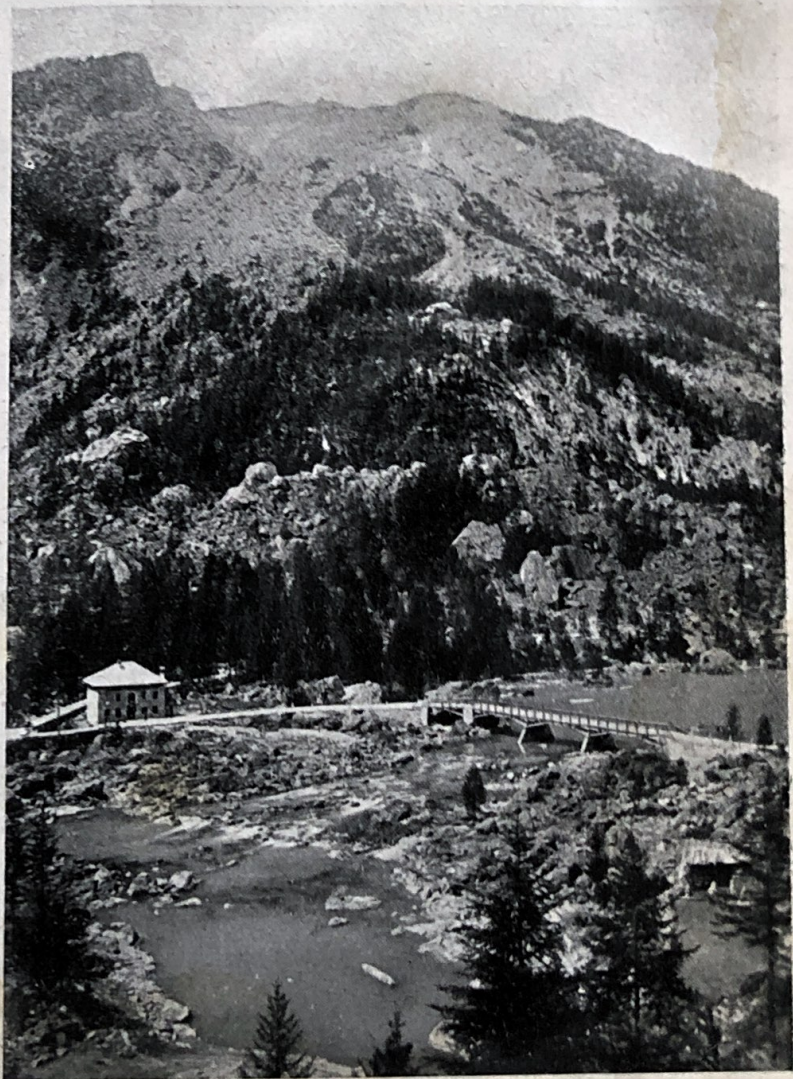
(*Continua*).

IL PIÙ GIOVANE DEI LAGHI ALPINI
IL LAGO DI ÀLLEGHE

Nella casa parrocchiale di Àlleghe si conserva, od almeno si conservava qualche anno fa, un registro nel quale il curato Pierantonio Nicolai notava le messe, i battesimi ed altre solennità che egli andava giorno per giorno celebrando. In mezzo ad indicazioni che ben poco possono destare la nostra curiosità se ne trova una di grande interesse. Alla data di venerdì 12 gennaio 1771 si legge che nella notte precedente ad ore 7 « cadè la Montagna di Piz ». Così e semplicemente si annuncia un avvenimento che causò la distruzione di tre villaggetti, l'abbandono di cinque, la morte di 59 persone, la trasformazione di un tratto di una valle alpina e la nascita di uno fra i più bei laghi italiani.

Dovevano passare esattamente cent'anni perchè un altro molto più illustre abate dallo spirito vivace, dalla parola imaginosa e dalla profonda dottrina, Antonio Stoppani, rievocando fatti ormai lontani, li descrivesse come se egli di persona vi avesse assistito e si commovesse e commovesse il lettore.

« Ad un tratto un rombo, crescente a guisa di tuono prolungato, rimbomba nella valle. Gli abitanti di Àlleghe e di Caprile precipitano atterriti dai loro abituri; guardano, ascoltano... urli di terrore, di disperazione risuonano giù in fondo alla valle; ma tutto ricopre il buio della notte. Che notte fu quella! Quale orrenda vista rivelarono ai loro sguardi i primi albori! Là in fondo, ad occidente, la montagna alle cui falde erano qua e là diversi villaggi, appariva orribilmente lacerata; una valanga di rupi, buttandosi giù dal fianco dello Spitz, si era gettata, quasi diga colossale sorta per incanto, attraverso la valle, e come sitibonda di maggior rovina, rimontava il piano dell'opposta montagna. Il Cordevole, arrestato nel suo cammino da quell'argine improvviso, lo urtava spumeggiando; rifluiva su per la valle, e gonfiava, gonfiava, minacciando di tutto inghiottire... Che cuore, poveri montanari! che cuore fu il loro, quando videro tanto sterminio! che ansia, che angoscia, che disperazione quando là, dove sorgevano quei gruppi di case, più non videro che una catasta di rupi! Ahi! forse i loro occhi si affissavano là, cercando il padre, la madre, il fratello, la sorella, l'amico!... ».

Non sappiamo che pensasse al riguardo il buon curato di Àlleghe, al quale, comunque, siamo grati di averci conservato la fede di nascita del lago, ma non è improbabile che egli vedesse un qualche rapporto fra la ca-

IL MONTE SPITZ CON LA TESTA FERITA ED I FIANCHI ED I PIEDI COSPARSI DI MATERIALI FRANATI.

IL LAGO D'ÀLLEGHE NELLA SUA PARTE MERIDIONALE.

tastrofe che colpiva la sua valle e il giorno di venerdì, vigilia del 13 del mese. Per noi le cose stanno diversamente, se non in fatto di pregiudizî, in fatto di data, poichè le 7 del 12 gennaio, computate, come si faceva di certo nell'Agordino nel secolo XVIII, all'italiana, sono le 23 e mezzo circa dell'11 gennaio secondo il computo nostro. Siamo quindi di giovedì e due giorni prima del 13 del mese.

Poco più fondate del resto ci sembrano anche le opinioni di coloro che videro altre coincidenze cronologiche: il 10, vigilia della frana, era giorno di luna piena e verso lo inizio della lunazione si erano notate cre-

IL M. SPITZ E I «LISCIONI» DI SLITTAMENTO DELLA FRANA CHE DIEDE ORIGINE AL LAGO D'ÀLLEGHE.

pature nel monte, che prepararono il suo scoscendimento: fra i giorni 8 e 25 gennaio 1771 vi fu in Italia un breve periodo sismico, con terremoti che colpirono particolarmente Livorno ed il territorio vicino. Ma Livorno è assai lontano dalla valle del Cordevole e la luna ancora di più.

Del resto l'11 gennaio 1771 maturava soltanto una catastrofe da lungo tempo preparata e che non ebbe il suo epilogo in un sol giorno. Il monte anzitutto era assai male costruito. I calcari che ne formano la testa e la spalla crollate, poggiavano su strati fortemente inclinati verso la valle e di natura

IL LAGO D'ÀLLEGHE QUALE È FIGURATO NEI «VIAGGI ATTRAVERSO LE ALPI» DEL NATURALISTA HACQUET (1785).

argillosa. Bastava che l'acqua di pioggia penetrasse in abbondanza sotterra fino a raggiungere questi strati ed esercitare su essi il suo potere lubrificante, perchè si formasse un piano di scorrimento e tutta la massa superiore del monte scivolasse. Tale massa, sul principio potè forse mantenersi nella sua integrità, ma, come semplice conseguenza dell'attrito col suolo rimasto a posto, dovè a poco a poco sfasciarsi e, nelle parti sfasciate, al moto di discesa aggiungersi quello di rotolio. Ecco quindi formarsi un vero torrente di rupi e di massi, che, precipitando da una pendice, dopo aver riempito il fondo della valle, conservava ancora tanto slancio, da rimontare, per qualche tratto, il pendio opposto. Sulla via della frana era un villaggio (Riete), che ne fu quindi travolto, sul fondo della valle ne erano altri due (Fusina e Marin) che rimasero sepolti con tutti i loro abitanti. Di segni precursori che avrebbero potuto avvertirli della catastrofe e salvarli, al solito, si parlò a cose accadute; crepacci osservati due settimane prima, caduta di qualche masso quattro o cinque giorni innanzi. La notte della frana il tempo era cattivo, ma, quel che più conta, l'autunno del 1770 era stato molto piovoso e l'acqua aveva potuto esercitare la sua azione, oltre che nel preparare la base sdrucciolevole, nell'allargare i crepacci direttamente o col congelarsi in essi durante l'inverno.

Comunque sia, oggi, noi, guardando, dal basso o dal fianco opposto della valle, l'immane ferita del monte, vi riconosciamo facilmente il margine del distacco ed i grandi liscioni, rigati dal materiale slittato e giù nella valle al così detto Masarè (nome ben significativo, in lingua «macereto») la catasta del materiale precipitato. Al monte di rupi scoscese ed accavallate le une sulle altre, gli abeti spuntati e cresciuti fra masso e masso hanno tolto l'orrido aspetto che un tempo dovevano avere e lì presso ci sorride il lago coll'azzurro suo specchio.

Ma, in siffatte catastrofi naturali, come vi sono i prodromi, così vi sono i postumi. Il nostro parroco, nel suo registro in data del

LA CHIESA DI ÀLLEGHE CON IL SUO CAMPANILE A FERRO DI LANCIA, IL LAGO ED IL PROFILO, SIMILE A QUELLO DI UN VULCANO, DEL COL DI LANA NELLO SFONDO DELLA VALLE.

1° maggio dello stesso 1771, notava «alle ore 8 mattina» (per noi verso le 4) «cadè dal Monte Piz un residuo di sassi, terra ed altro e slanciati nel lago distrusse la chiesa, scuola dei battuti, Canonica, stalo con cavalcatura del curato con la perdita della sua serva Lucia Callegari e sua figlia Marieta e un fabricante di barche; restando salvo il curato col suo capelano, un fabricator di barche, un fratello tenea a scuola il Rev. Curato, tutti e quattro salvati per miracolo». La caduta di massi che provocò la grande ondata del 1° maggio, non fece le sole vittime notate nel registro parrocchiale: secondo qualche autore, esse sarebbero state più numerose di quelle causate dalla frana e maggiori i danni. Le acque del lago furono infatti violentemente sospinte in ogni direzione e le sponde tutt'intorno ne dovettero essere investite per una zona ben ampia: la parrocchia d'Àlleghe è distante 60 m. dalla riva del lago e ben 14 m. più alta del suo specchio d'acqua (m. 966), eppure fin là ne giunse l'azione rovinosa.

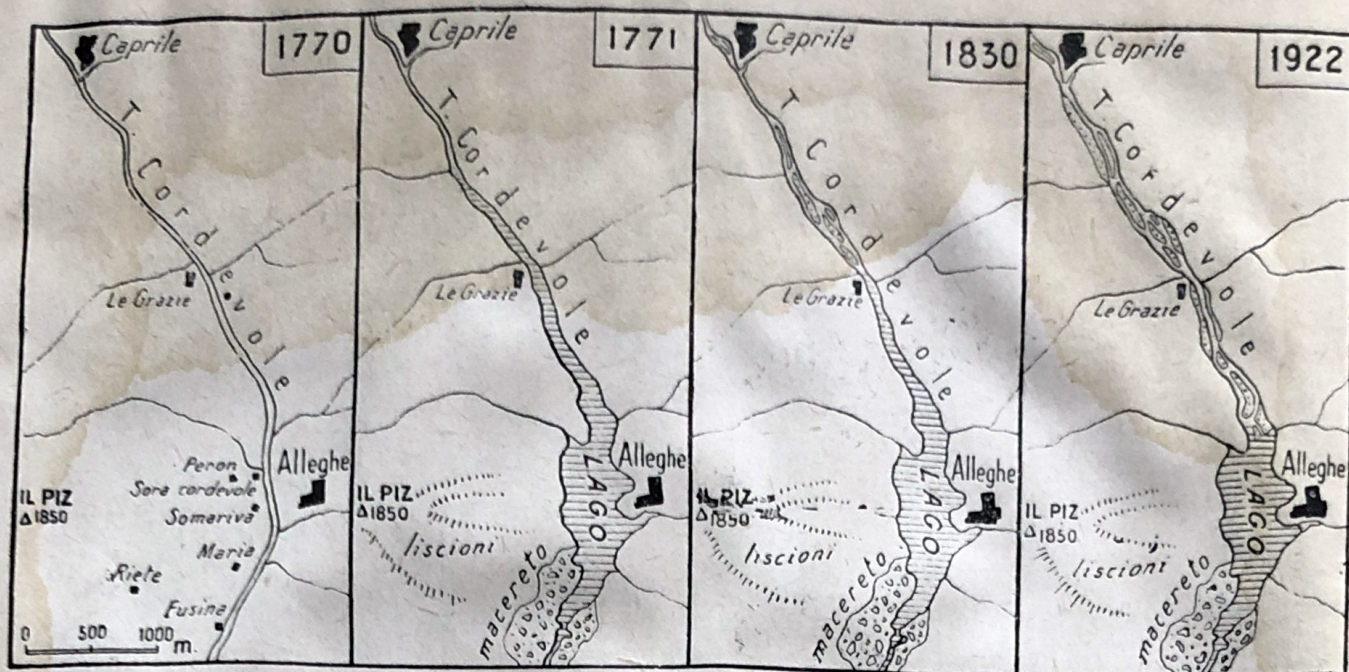
I danni materiali d'altra parte non si limitarono alla distruzione di villaggi, di bestiame, di campi, operata dalla prima frana e poi dalle acque sconvolte dalla seconda, ma si estesero a tutto il fondo della valle, il quale risultò inondato per lo sbarramento prodotto dal cumulo dei materiali scoscesi. Vi sono cioè da aggiungere i danni provocati dalla formazione del lago propriamente detto. Questa naturalmente non fu istantanea, perchè il Cordevole, che pure è un corso di acqua tutt'altro che trascurabile, impiegò tre interi mesi a riempire la cavità e quindi non mancò il tempo agli abitanti delle borgatelle via via inondate — cinque di numero, cioè, Peròn, Costa, Torre, Soracordevole e Sommariva — di cercar rifugio nei paesi vicini e di salvare anche le masserizie. Vi furono quindi villaggi, abbattuti o sepolti dai massi e dalla terra, di cui si ricorda solo il nome, e villaggi sommersi, di cui qualche persona di buona volontà riesce ancora a vedere i ruderi trasparire attraverso le limpide acque del lago, le quali non celano a nessuno gli abeti — troncati a fior d'acqua — che rivestivano i fianchi della valle allagata.

I DIRUPI DOLOMITICI DEL M. CIVETTA CHE DOMINANO ÀLLEGHE ED IL SUO LAGO.

Alla fine del secolo XVIII come al principio del XX, sotto il dominio della Serenissima, come sotto quello della Proporzionale, quando avvengono disastri simili, chi si rivolge a Dio e chi al Governo.

Gli abitanti di Àlleghe, onde scongiurare maggiori guai, il 20 gennaio 1771, dopo celebrata una solenne messa funebre, si recarono in processione fino all'alta rovina e il giorno seguente si ripetè la mesta funzione. Il 22 gennaio giunse ad Àlleghe Sua Eccellenza Riccardo Balbo podestà di Belluno e si recò sul luogo della frana seguito dalla costernata popolazione. Il 24 febbraio vi ritornava accompagnato da tre ingegneri. Il problema che preoccupava pare fosse allora quello di salvare i paesi e le campagne di fondovalle, minacciati appunto dalle acque del Cordevole, che, tenute in collo dal cumulo di frana, salivano continuamente, e gli ingegneri sembra che lì per lì proponessero di dar sfogo alle acque aprendo una trincea attraverso il cumulo stesso e riducendo il Cordevole al suo primitivo alveo. E la popolazione di fronte a questo progetto senza dubbio si acquetò. Ma un ingegnere mandato in seguito espressamente da Venezia, giudicò il lavoro ineseguibile per l'esorbitante spesa e per il lunghissimo tempo che richiedeva.

Intanto, mentre si discuteva, le cose, bene o male, si sistemavano da sè, perchè il fiume, riempito quello che era da riempire, trovava per conto suo la strada fra i massi e riappariva nella valle inferiore, la quale per tre mesi ne era rimasta priva. E da allora seguita a correre.

Il lago che oggi ammiriamo non è tuttavia quello di 130 anni or sono. Le acque del Cordevole allagavano in origine la valle fino a non grande distanza da Caprile, per cui il lago aveva una lunghezza di 4 km. Ma la lunghezza doveva progressivamente ridursi per i materiali che il fiume continuamente vi trascinava alla propria foce. Di solito, a dir il vero, il Cordevole ha acque limpide, trasparenti, ma nei periodi piovosi porta con sè abbondanti materie argillose e sabbiose sotto forma di torbide e di più trascina, striscianti sul fondo, delle ghiaie. Ogni piena costituisce pertanto un guadagno, piccolo o grande, della terra sull'acqua, cioè un raccorciamento del lago. Anzi non un puro e semplice raccorciamento, perchè le materie più grossolane il fiume deve bensì abbandonarle sen-

CENTOCINQUANTA ANNI DI STORIA DELLA VALLE DI ÀLLEGHE.

z'altro alla foce, ma quelle più minute può trascinarle al largo ed esse si posano a poco a poco, innalzando via via il fondo. Per piccola che sia, all'opera di colmata del Cordevole, si aggiunge poi quella degli altri affluenti del lago; il quale quindi progressivamente va perdendo, oltre che in estensione, in profondità.

Quando, in origine, il lago era lungo quattro km. era profondo, a quanto pare, 52 m.: verso il 1844 esso si era ridotto a meno di 3 km. e ad una profondità di 28; quella era di 1900 m. questa di 22,5 nel 1887 e rispettivamente di 1800 e di 21 m. nel 1895 e finalmente di 1500 e di 18 m. attualmente.

In base a vecchie carte, ed alla considerazione dei luoghi, non è impossibile delineare il contorno del lago nei successivi momenti della sua storia. Le vicende del passato fanno poi facilmente prevedere quelle del futuro. Non vi fu nessuno degli studiosi, i quali dalla fine del secolo XVIII in poi visitarono il lago, alla cui mente non si sia affacciato il problema della vita che ad esso era ancora riserbata. È superfluo avvertire che le profezìe degli scienziati sono.... come quelle dei non scienziati. Il naturalista bellunese Antonio Catullo, nel 1838 dava ancora un secolo di vita al lago; Antonio Stoppani, 33 anni dopo, cioè nel 1871, azzardava una previsione analoga: « Cent'anni ancora, e del lago di Àlleghe non rimarrà che il nome! ». Passati altri 22 anni, nel 1895, dopo aver fatta, in base ad una serie di scandagli, una esatta determinazione della capacità che allora aveva il lago e varî confronti con qualche dato precedente, io concludeva che il lago si sarebbe estinto in un periodo esattamente secolare!

Meno male che, messo sull'avviso dalla fallacia delle previsioni antecedenti, giudicai, diremo così, prudente, tenere per me la conclusione e stare a vedere come si mettevano le cose. Così attesi 26 anni — la prudenza e la pazienza non sono mai troppe — e nel 1922 ripetei le misure fatte nel 1895 e potei calcolare, con una qualche maggiore precisione, che nel frattempo il lago si era riempito di una quantità, la quale, ripartita equamente, corrisponde a 53 mila mc. all'anno. E poichè la capacità attuale del lago è di 5 milioni e 390 mila mc., così, se il riempimento seguitasse nella medesima misura, sarebbe completato quasi esattamente in 100 anni. Per quanto questo calcolo abbia basi più sicure dei precedenti pur tuttavia, a scanso di responsabilità debbo avvertire che non è improbabile che la previsione del secolo di vita del lago non abbia fatto ancora il suo tempo e che fra alcuni anni sia di nuovo presentata da qualche studioso, con altrettanta serietà con quanta fu posta innanzi in passato. Auguriamocelo almeno! Allontaniamo quanto più è possibile una visione di morte!

Togliete ad Àlleghe il suo lago e voi gli togliete la principale attrattiva, quanto ha di più caratteristico. Fu detto, s'intende da poeti, che le Dolomiti non sono ingemmate

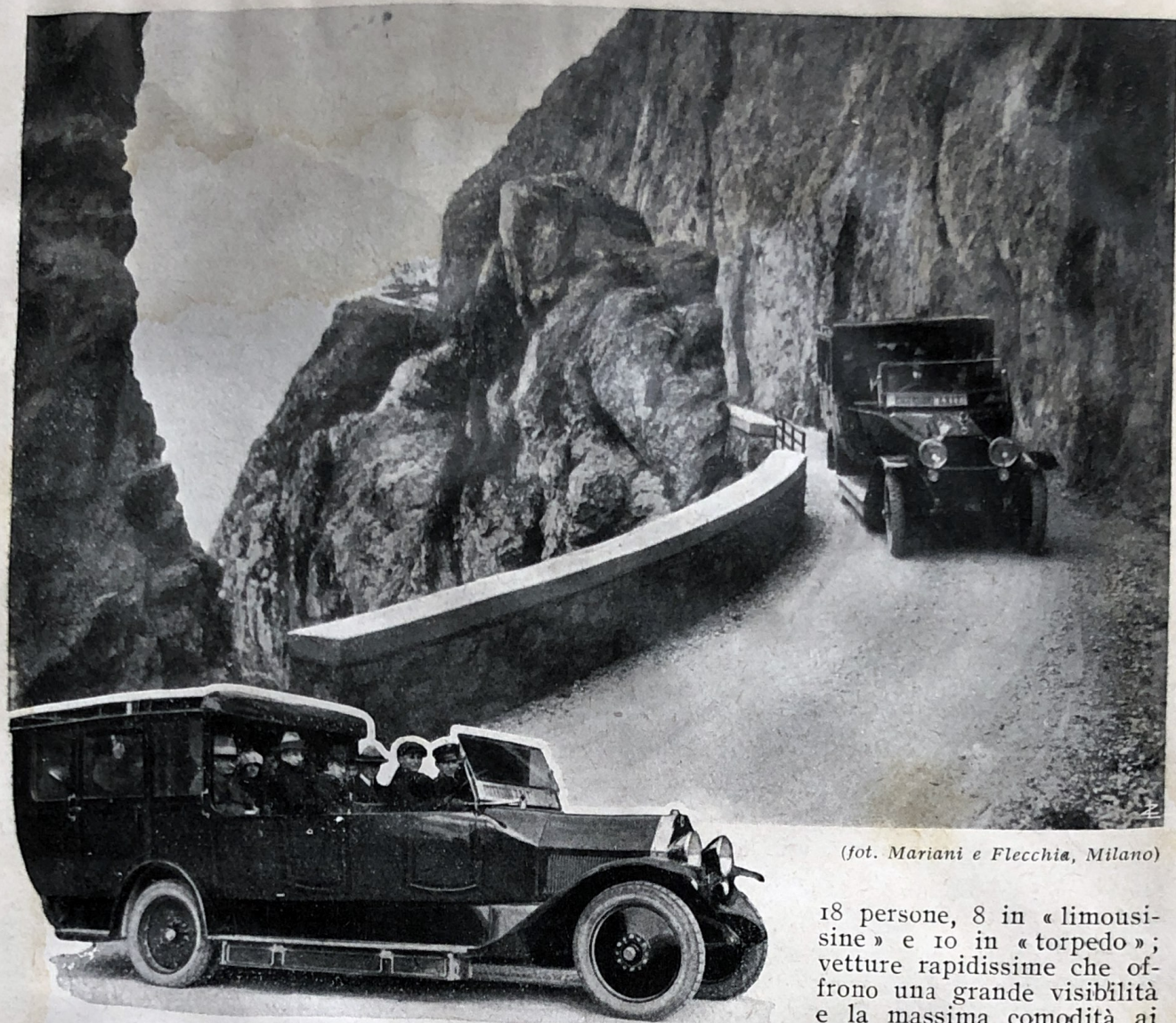
IL LAGO ODIERNO E LE ALLUVIONI DI FONDO VALLE CHE OCCUPANO LA PARTE DI LAGO OGGI INTERRITA.

di laghi perchè posseggono già troppe bellezze. Ma la veduta del M. Civetta non si può quasi imaginare senza il lago di Àlleghe che sembra lì posto ad arte a farne apparire più grandiosa la mole, più inaccessibili le pareti che sovrincombono alla valle del Cordevole. E nemmeno questa si può figurarsela senza il lago e senza il Col di Lana, sacro a tutti gli Italiani, che ne domina la parte superiore e che da Àlleghe si profila all'orizzonte quasi con la figura di un vulcano. Nemmeno il lago si potrebbe concepire senza Àlleghe, con le sue pittoresche case, e col suo campanile acuto come il ferro di una lancia, che si specchia nelle sue acque. Eppure ieri il lago non esisteva e domani non sarà più.

Anche prima di scomparire, già invecchiando, il lago va perdendo molte delle proprie attrattive: non ci sorride nemmeno la idea di vederlo ridotto a stagno poco profondo ed a melmosa palude. Quasi quasi ci si augurerebbe per esso una morte violenta, magari anche prematura.

Ma la morte violenta è poco probabile, sebbene il lago ne fosse minacciato, non solo quando, nel suo nascere si potè temere che la diga costituita dai materiali di frana non reggesse al peso delle sue acque, ma anche una quarantina di anni or sono, quando a Caprile si cominciò a preoccuparsi seriamente delle minacce del fiume vicino che, innalzando il proprio letto ghiaioso, diveniva sempre più pericoloso all'abitato. Se ne cercò la cagione in alto, nel bacino superiore del fiume che, per il progressivo diboscamento veniva ad essere sempre più denudato; si cercò anche in basso, nel fatto cioè che il fiume, protraendo la sua foce nel lago, e dovendo pur mantenere una giusta pendenza nel proprio alveo, era costretto ad elevarlo con sempre nuovi depositi di ghiaia. Ambedue le spiegazioni erano giuste, ma fra i due provvedimenti proposti, quello di rimboschire e quello di abbassare la soglia del lago, ci si attenne, a quel che pare, al terzo di lasciare le cose com'erano. Così almeno il lago fu salvo; nè oggi, nei tempi cioè nei quali la utilizzazione delle forze idriche consiglia piuttosto che a distruggere laghi a crearne, pare probabile si debba ripetere il pericolo di quaranta anni or sono.

Intanto affrettiamoci a visitare il lago di Àlleghe, non dico prima che sia morto, ma prima che invecchi. Nemmeno ai laghi giova invecchiare.

OLINTO MARINELLI.

(fot. Mariani e Flecchia, Milano)

I servizi automobilistici dell'ENIT a Milano

L'UFFICIO di Milano (via Santa Margherita) del Consorzio dell'ENIT per Uffici di Viaggio e Turismo, ha preso l'iniziativa di organizzare alcuni servizi automobilistici di turismo, tendenti a porre in valore le bellezze naturali e le ricchezze artistiche che non mancano nella regione lombarda. Raggiungere i tre grandi laghi, per respirare in una giornata festiva una boccata d'aria buona, visitare nelle prime ore d'un pomeriggio la Certosa di Pavia, percorrere le strade turistiche di maggior interesse della regione prealpina, sono possibilità che solo l'automobilismo ha permesso e che grandemente interessano sia i forestieri desiderosi di visitare nel giro di poche ore le bellezze del nostro Paese, sia gli Italiani che così poco conoscono il proprio paese.

L'iniziativa dell'ENIT è stata facilitata dall'impiego di un nuovo tipo di vettura da turismo per comitive, capace di contenere 18 persone, 8 in «limousine» e 10 in «torpedo»; vetture rapidissime che offrono una grande visibilità e la massima comodità ai passeggeri. Le fotografie che pubblichiamo (prese durante l'inaugurazione dei servizi effettuatasi, coll'intervento della Direzione del Touring e dei rappresentanti la Stampa, con una gita a Bellagio) mostrano una di tali eleganti ed imponenti vetture mentre percorre l'ardita rotabile che da Asso per la Valbrona conduce ad Onno e di qui a Bellagio.

L'iniziativa dell'ENIT ha avuto largo successo e le gite alla Certosa di Pavia si sono alternate con altre a mete più lontane. I Soci del Touring intervengono numerosi anche perchè l'ENIT ha concesso ai portatori della tessera del Touring uno *sconto del 5 %* sul prezzo di trasporto.

Col sopravvenire della primavera il programma di gite turistiche da Milano verrà esteso: sono allo studio i seguenti intinerari: Milano-Lago d'Orta-Lago Maggiore-Milano; Milano-Circuito del Lago di Como; Milano-Lago d'Iseo; Milano-Cremona-Mantova; Milano-Lago di Garda; ecc. il prezzo delle gite sarà a *forfait*, calcolando in esso anche la quota della colazione ed ogni altra spesa.

L'ENIT PER L'ITALIANITÀ ALL'ESTERO

Si chiede un po' di attenzione.

Se *Le Vie d'Italia* potessero venir stampate a più colori, vorrei che queste pagine e le seguenti fossero circondate da una fascia bianca, rossa e verde.

Intendo dire qui solo di una particolare manifestazione di attività dell'ENIT (Ente nazionale per le industrie turistiche) e mi rivolgo a tutti coloro cui piace per giudicare le cose di conoscerle.

Invero, tra le organizzazioni minori create nel dopoguerra col criterio di contribuire alla rinascita dell'economia nazionale, non molte, a mio modesto avviso, sono utili, sane e poco costose quanto l'ENIT. Ma non si può apprezzare il valore di questo Istituto, costretto dal suo programma a lavorare ad una infinità di piccole cose poco appariscenti, senza conoscerlo a fondo. Si può svalutarlo solo per ignoranza o peggio, e questo affermo non perchè creda l'ENIT privo di difetti, ma perchè senza pari maggiori sono i suoi meriti. Alle deficienze che può presentare un'organizzazione quasi nuova si deve indulgere: l'avvenire è per essa, che ha in sè forze vive e fiorenti, come qui si vedrà. I meriti sono positivi e cresceranno.

L'ENIT ha davanti a sè una massa di problemi formidabili: tutti quelli del turismo. Ciò equivale a dire che è obbligato a lasciarne insoluti almeno i nove decimi. Ma da questo si dovrebbe forse inferire che l'ENIT non è utile? Tanto varrebbe ripetere quel giudizio burlesco che i tram spesso non servono perchè sono pieni!

Quel decimo di problemi che l'ENIT può assolvere o avviare a soluzione, è già un insieme poderoso, preziosissimo, che è dovere di ogni italiano di conoscere se vuole equamente dare il proprio parere sull'ENIT. Gli impazienti debbono persuadersene.

Uno stato di fatto di prima e di dopoguerra.

Nel groviglio di assillanti problemi che la Italia del dopoguerra ebbe davanti a sè, uno fu da tutti sentito, di ogni classe e di ogni partito: *l'Italia non è equamente apprezzata all'estero*. Lo sforzo nostro in guerra fu accuratamente svalutato in mille maniere; la propaganda italiana all'estero — politica, economica, sociale — era notoriamente mancata, o venne svolta con mezzi insufficienti. Questa sensazione si ebbe da tutti e fu espressa e ripetuta in mille maniere.

Scendendo da un apprezzamento generale a uno più particolare e più piccolo, ma pure importante, si è sentito unanimemente che mancò nella stampa estera una voce italiana più viva e frequente — volta a volta battagliera persuasiva — che difendesse non soltanto i grandi interessi nostri, ma perfino la buona fama paesana, attaccata e colpita ad ogni momento per ignoranza o in mala fede con notizie false o esagerate o tendenziose.

Si è pure detto che in casa nostra avevamo anteguerra una prepotente invasione di influenze straniere, che si manifestava in ispecie per le industrie turistiche, anche nella sovrapposizione in tutti i porti marittimi di compagnie inglesi, tedesche, francesi, olandesi, e in tutte le città di agenzie di quelle nazioni esercitate direttamente dalle società di navigazione o di ferrovie o di viaggi o rappresentate dalle agenzie di viaggio italiane.

Tutti questi erano interessi legittimi, ma deprimenti gli interessi nazionali o, nel caso più favorevole, collaterali ad essi.

La guerra modificò nelle loro relatività i valori nazionali. È inutile rifare qui la storia del pensiero italiano. Ciò si può riassumere in poche frasi: rinascita del senso nazionale, rivalutazione delle forze italiane effettive o in potenza, necessità urgente, nata dal capovolgimento della situazione politica ed economica, di provvedere ai casi nostri; possibilità di prendere con un salto avanti, aiutato dalle circostanze, il posto che ci spettava.

Le agenzie italiane di viaggio avevano dovuto cessare per forza di eventi di essere le rappresentanti del Nord Deutscher Lloyd, della Hamburg Amerika Linie, delle innumerevoli e assorbenti società di navigazione tedesche o d'altra nazione, e per il momento anche delle inglesi. Esse avevano cessato, e non per loro elezione, di essere le rappresentanti fedeli di compagnie ferroviarie dell'Europa centrale e francesi. Era stata troncata forzosamente la loro azione di propaganda diretta o di seconda mano (in dipendenza di rapporti con agenzie inglesi o francesi o tedesche o austriache) per l'Egitto e l'India (tendenza: far attraversare l'Italia ai

viaggiatori con le minime fermate) o per Montecarlo e la Costa Azzurra (esportazione diretta degli italiani) o per le stazioni più celebrate estere: Vichy, Evian, Carlsbad, ecc.

Tutti questi interessi, legittimi ma contrari o quasi agli italiani, erano stati annullati di colpo. Questo punto fermo, uno dei tanti del disastro mondiale presentava nel nostro paese (nella piccola questione che ci occupa) un lato favorevole. Per non essere chiamati imbecilli, gli italiani — intendo dire questa volta l'Italia — dovevano approfittare dell'occasione per scuotere il giogo della egemonia straniera, per riprendere il tempo perduto e collocarsi in un posto di partenza che potesse loro permettere in avvenire più larghe conquiste nel movimento mondiale.

Chi ha cominciato a provvedere?

Questo atto virilmente e santamente italiano, di una utilità tale che fra poco se ne potrà da tutti riconoscere il valore e che già frutta larghissimamente, sebbene qualche interesse che vuole ritenersi a torto offeso abbia cercato di oscurarlo — questo atto lo ha compiuto l'ENIT — nell'ambito del suo programma, con forze che ancora son inadeguate ai bisogni, ma certo già notevoli.

Ed ecco come:

1° - Si è detto che la stampa estera è qualche volta volutamente più spesso incoscientemente, non amica dell'Italia. Esorbita dalle possibilità economiche dell' ENIT di mutare radicalmente tale indirizzo. È opera — in quanto possa riuscire — di governi e di grandi influenze finanziarie. Ma qualche cosa, parecchio anzi, fu fatto anche dall'ENIT.

Da due anni l'ENIT ha avviato — per ora quasi esclusivamente in Francia, in Inghilterra, negli Stati Uniti d'America — il sistema elementare che si pratica per imbonirsi gli organi più interessanti: comperare un po' di pubblicità (in questo caso di pubblicità generica all'Italia, alle nostre bellezze naturali, all'arte, alle città, al soggiorno qui) e con questa lubrificazione di quarta pagina ottenere frequenti benevoli accenni nel testo dei giornali e l'astensione da ingiuste punture.

Il risultato di quest'opera è sorprendente. L'archivio dell'ENIT riceve *fasci di giornali e riviste,* illustrate o no, diventate filoitaliane, *spesso anche per vera persuasione,* perchè si forniscono loro continuamente notizie genuine e fotografie che sono evidenti lezioni di cose.

Il bilancio preventivo dell'ENIT pel 1923 assegna a questo preciso scopo una somma di L. 320.000.

Poco? Molto? Non lo so: so che è quanto nella sua buona volontà potè di meglio fare l'Ente. So pure che le agenzie di viaggio italiane mai — prima, nè ora — spesero un *centesimo* con questo indirizzo di *interesse generale del Paese* che di riflesso è di interesse particolare anche per loro.

L'ideale per l'azione italiana all'estero.

2° - Buona cosa il valersi della stampa estera: migliore l'avere all'estero centri italiani di azione. Si è detto che l'Italia era invasa da agenzie estere (con capitali, utili e direttive straniere) che trafficavano pei loro legittimi ma esotici interessi e che all'estero nulla vi era di italiano.

L'ideale si disegnava ben chiaro: creare all' estero dei centri di italianità. Parlare all'estero di far navigare inglesi o americani su vapori italiani: orrore! Indirizzarli dai lontani porti americani del nord e del sud a Napoli e a Genova anzichè a Londra e a Parigi: orrore! Dollari e pesos gravitarono sempre verso le due metropoli allettatrici. All'Italia si sono regolarmente serbate le briciole. Le agenzie nostre fecero di necessità virtù e si accontentarono sempre di questo vassallaggio.

Combinare vapori *nostri* — delle nostre risorgenti Compagnie che offrono al mondo le meraviglie di un *Giulio Cesare* e di un *Conte Rosso* e della serie magnifica che di giorno in giorno scende dai cantieri *nostri* nei solchi oceanici — con le linee delle *nostre* Ferrovie dello Stato, sulle quali (gli stranieri spesso non lo sanno!) corrono espressi internazionali comodi e veloci nè più nè meno che in Francia o in Inghilterra o in Spagna o in Germania e queste combinazioni saldarle in un unico biglietto e ribadirle coi legami alberghieri delle nostre grandi città o delle fastose (ma si, anche questo s'ignora!) spiagge e stazioni idrominerali... mettere tutto questo insieme, vincolare l'americano o l'inglese o l'argentino o l'egiziano in un ambiente alquanto stretto che sia un po' quasi un baule (italiano questa volta) che sia almeno pari a quelli di marca straniera... tutto questo era una parte dell'ideale.

Ma solo una parte.

C'era dell'altro nell'ideale rimedio al nostro precedente assenteismo dall'estero: le banche! Associazioni altamente rispettabili

UFFICI DI PROPAGANDA ALL'ESTERO DELL'ENIT.

e potenti come la Cook and Son, e l'American Express, ed altre, quando insaccano i loro viaggiatori nelle linee di navigazione e di ferrovie del loro cuore, li muniscono anche del viatico bancario, senza del quale cosa capiterebbe loro in queste epoche di cambi fantastici? Bisogna imitare queste organizzazioni. I *travellerchek* e le consimili trasmissioni di denaro, rappresentano *diecine di milioni di utili maturati in casa nostra per tasche non nostre*. Maturazioni legittime, lo si ripete ancora, perchè noi non siamo di quelli che trovano a ridire se il capitale straniero vien qui, tutt'altro! Ma se possiamo sostituirlo noi, senza che i servizi manchino, ne siamo più contenti... ed anche credo lo siano tutti gli altri italiani ben pensanti.

Dunque nella ideale costituzione di centri d'azione turistica all'estero — in questa novità sconosciuta anteguerra, non praticata mai, nè prima nè dopo, dalle agenzie italiane — le Banche dovrebbero avere una parte, che tanto più diventerà importante quanto più i centri aumenteranno di importanza.

Ma un ultimo elemento occorre alle idealità accennate: quello di *un mezzo sostanziale, fondamentale per allettare gli stranieri*, per instradarli verso l'Italia di preferenza che altrove, ove li accoglieranno (e mi pare che dovrebbero esserne riconoscenti) albergatori e agenzie italiane ed anche le sedi italiane delle agenzie estere e altri moltissimi cioè tutti coloro che faranno i loro affarucci, anche non di solo cuore, con la turba turistica.

Questo elemento così prezioso e determinante è il *materiale di pubblicità*: piccole guide illustrative, pubblicazioni di indole descrittiva di stazioni di mare, di montagna, idrominerali, cartelli, orari e itinerari e guide e insomma la letteratura un po' leggiera ed effimera, brillante (dev'essere brillante, non untuosa e greve) colorita, che costituisce il richiamo, grafico anzichè canoro, di un paretaio da viaggiatori.

Bene, *nel preventivo di bilancio dell'ENIT per il 1923* leggo per questo genere di materiali: *Pubblicazioni L. 800.000*. E sono nella quasi totalità per l'estero.

Cosa esiste oggi dell'ideale.

Ma questi Uffici ci sono e se si, come sono?

Gli Uffici dell'ENIT istituiti nel 1921 e '22 e attualmente funzionanti all'estero sono venti. Di diciotto di essi diamo un fotografia che ne prende *un dettaglio*. La maggior parte di questi Uffici consta di numerosi ambienti; tutti sono elegantissimi, molti lussuosi.

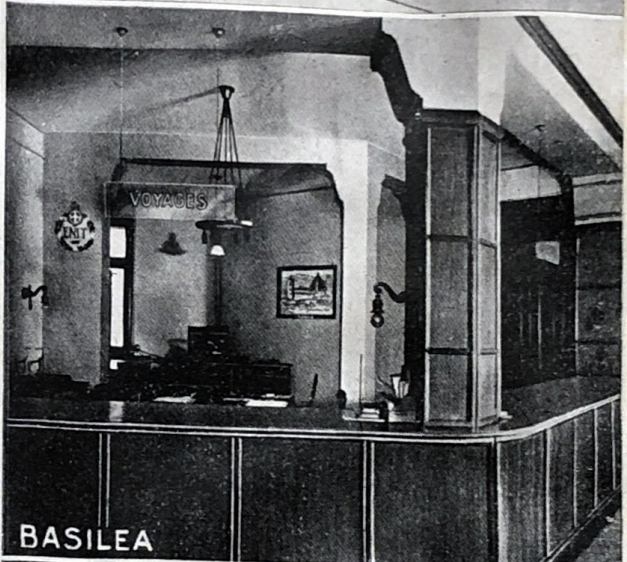
Le fotografie mostrano il decoro degli arredamenti, al quale fa giusto riscontro l'abbondanza, la capacità e la specializzazione del personale. Non dappertutto questo è per verità ancora perfettamente addestrato: ma si dia tempo al tempo: fra poco, com'è intuitivo, lo sarà. Anche Domeneddio mise sei giorni a creare il mondo e il suo capolavoro, l'uomo, venne per ultimo e la donna, che è la gentilezza, ultimissima.

Gli Uffici sono generalmente nella ubicazione più adatta, quella che meglio risponde ai bisogni turistici. Essi di regola forniscono: in primo luogo una merce fin qui sconosciuta all'estero, cioè *informazioni* minuziose per quella Cenerentola che fu ancora ieri l'Italia, informazioni, cioè, su itinerari, soggiorni, alberghi, linee più convenienti, stagioni adatte pel viaggio, ecc. Quest'opera di persuasione, fatta col criterio di dirigere su *linee italiane* verso *soggiorni italiani*, di cui si spiega e si documenta l'interesse, è una magnifica affermazione di propaganda. In secondo luogo gli Uffici commentano queste informazioni verbali (nella lingua del paese, naturalmente) con abbondante fornitura, di regola gratuita, di *prospetti, piccole guide, eleganti opuscoli, orari*, ecc. Guide e Carte del Touring sono particolarmente messe in vista. Forniscono poi *biglietti di navigazione* (*linee italiane*) in combinazione con *biglietti ferroviari* (*linee italiane*, salvo le traversate su territorio estero), e indicazioni d'ogni genere intonate sempre agli interessi nazionali. Fra poco forniranno anche gli *assegni di viaggio*, emessi e pagabili da *banche italiane* e questo formerà un movimento di molte diecine di milioni in *casse italiane*.

Questi Uffici ignorano, per spirito proprio e per severissime disposizioni, i trucchi sui cambi, i pasticci coi biglietti, le mance pel bagarinaggio dei vagoni-letto e altre piccole marachelle che indispettiscono il viaggiatore

Mi sembra perciò giusto di dire che i venti uffici all'estero sono altrettanti focolari di italianità.

Quanti milioni costa l'impianto e l'esercizio degli Uffici dell'ENIT? Quali i privilegi largiti all'ENIT? Cosa dà l'ENIT agli Uffici?

Domande alle quali la risposta è facilissima ed esauriente. Suppongo che l'impianto

UFFICI DI PROPAGANDA ALL'ESTERO DELL'ENIT.

dei venti Uffici sia costato almeno una diecina di milioni. Ma non all'ENIT!

L'esercizio costa certo parecchi milioni. Ma non all'ENIT!

E lo Stato non ha dato e non è chiamato a dare nulla. Esso ha soltanto dato all'ENIT, per gli Uffici, quella consistenza morale che gli viene dall'essere Ente costituito per legge per scopi di cui gli Uffici sono una manifestazione. L'ENIT poi è amministrato —

e a titolo onorario, giova dirlo una volta tanto, cioè per spirito di civismo (1) — da persone le quali hanno saputo — o almeno credono di avere saputo — sopravalutare anzichè svalutare tale consistenza.

E mi spiego: la spiegazione sarà molto semplice e potrebbe venire epigrafata in un motto peregrino: l'unione fa la forza.

L'ENIT ha avuto l'idea di consociare nelle loro manifestazioni turistiche, il contributo proprio di propaganda a quello delle Ferrovie dello Stato (concessione dei biglietti ferroviari *con provvigioni sulla vendita identiche a quelle date alle agenzie private già esistenti in Italia e all'Estero* e quindi con nessun privilegio; contributo ad alcuni uffici ferroviariamente passivi, come già le FF. SS. praticavano prima di guerra cogli Uffici che avevano a Parigi, Londra e New York), delle quattro grandi Banche (la B.I.S. fu sostituita dalla B.N.C.), dell'Istituto Italiano di Credito Marittimo, del Gruppo Navigazione Generale Italiana, della Sitmar, del Lloyd Triestino e di qualche altro Ente.

Gli Uffici — di uno o di altro di questi Istituti — esistevano già all'estero od erano in via di rapida formazione. Costarono, come dissi, forse una diecina di milioni o più ai loro Fondatori, e rappresentano un bel campione del loro coraggio finanziario e di vedute lungimiranti. Nelle spese l'ENIT non c'entrò. L'ENIT entrò negli Uffici — modificandone le intitolazioni per far constare le sue funzioni di interesse pubblico nazionale — ospite gradito e ricercato per il contributo morale e fattivo di propaganda e per il materiale da distribuire e i mezzi informativi.

Le forze unite da questo concetto fondamentale così semplice, permettono di dare in ciascun Ufficio le informazioni, il materiale di propaganda, i biglietti di navigazione e di ferrovie, e fra poco anche i mezzi bancari. È un formidabile insieme, che comincia a far riscontro a quelle grandiose organizzazioni estere che finora ci hanno largito le briciole del movimento turistico ed a sostituire all'estero l'assenteismo totale passato, presente e probabilmente futuro delle agenzie private italiane. Dico anche futuro — per quanto sia una ipotesi — basandomi su due dati: il fatto che fino ad oggi — nè prima di guerra ad acque tranquille nè, tanto meno, nella procella successiva — si ebbe nelle agenzie italiane, scarsissime di mezzi, alcun sintomo che desse la sensazione di una capacità o almeno di una voglia non puramente platonica di sollevarsi realmente in quell'ambito finanziario e morale che è necessario a costituire qualche cosa di somigliante all'organizzazione qui tratteggiata a grandi linee ed ora felicemente attuata dall'ENIT.

Non si può dire che mancasse *nel pubblico italiano* la sensazione della necessità di questa affermazione italiana. Anzi, tutt'altro! Negli archivi del Touring, anche rimontando ad almeno dieci anni sono, si potrebbero riesumare interessanti corrispondenze sul bisogno impellente di centri d'azione turistica italiana all'estero. Molte sono lettere di isolati delle più diverse classi sociali: talune di semplici sentimentali non preoccupati da considerazioni pratiche. Ma altre di qui e di oltralpi o d'oltre Oceano esprimono il pensiero di personalità autorevoli, ed anche delle più eminenti. Anzi, talora di queste lettere il Touring ne riceve ancor oggi, da chi ignora l'esistenza del *Consorzio per Uffici di Viaggio e Turismo* costituito dall'ENIT. Ma per ovvie ragioni il Touring non volle mai aderire al suggerimento di prendere l'iniziativa di una creazione che esorbitava dal suo còmpito e dal suo statuto.

Ma aderì e cooperò vivamente quando fu l'ENIT che prese questa iniziativa ed è con compiacimento che ne dò qui — non per la prima volta — relazione.

***

La quale ha ora un codicillo di fresca data, cioè della recente votazione del bilancio preventivo per il 1923 del Consorzio per gli Uffici. Il Consorzio vive da sè, coi propri mezzi, senza alcun sussidio dell'ENIT, tranne il materiale di propaganda, che esso distribuisce facilitando così all'ENIT nel modo più splendido la sua funzione di propaganda, cioè valorizzando le sue pubblicazioni col diffonderle non a vanvera, ma a coloro stessi che si tratta di convincere o di servire: gli stranieri da attirare in Italia o che vi si dirigono. Il Consorzio chiude il proprio bilancio in perfetto pareggio nella cifra di 1.636.000 lire alle entrate e altrettante, con un piccolo margine attivo, all'uscita. Cosicchè se si volesse costituirne un'anonima, questa potreb-

(1) Lo scrivente nello spazio di due anni ha dovuto andare a Roma 26 volte per altrettante sedute del Comitato esecutivo dell'ENIT. Le sedute furono 27, per cui mancò ad una sola. Ventisei viaggi (e, come si capisce, tutti notturni) sono... una piacevolezza!

UFFICI DI PROPAGANDA ALL'ESTERO DELL'ENIT.

be farsi domani con pieno fondamento. La anonima avrebbe bisogno di un capitale minuscolo non avendo impianti da fare, e il capitale potrebbe essere retribuito *ad libitum*, poichè basterebbe limitare un po' le spese di propaganda *invece di riversare in esse per spirito di italianità tutti gli introiti*.

È un successo morale e finanziario senza dubbio non frequente. L'ENIT nel suo primo bilancio aveva assegnato 500.000 lire di sus-

sidio al Consorzio, ma gli furono restituite fino all'ultimo centesimo, ed ora il Consorzio figura nel suo bilancio come una semplice partita di giro.

I francesi costituirono qualche cosa di simile al nostro Consorzio (la *Compagnie française du Tourisme*) ma più limitatamente, cioè tra l'Ufficio Nazionale del Turismo (l'ENIT francese) e le sole Compagnie ferroviarie principali. È un'anonima, come potrebbe esserlo il nostro Consorzio. Ma il nostro Consorzio ha una costituzione assai più simpatica, più comprensiva di numerose attività oltre la ferroviaria (le navigazioni e le bancarie) e questo è stato inteso e più lo verrà ogni giorno che il Consorzio e l'ENIT saranno meglio conosciuti.

Questo è stato inteso?

Si, è stato inteso magnificamente da quanti hanno approfondito disinteressatamente la cosa. Ma vi è un piccolo dissenso. Io non ho difficoltà a dargli qui una pubblicità che ha carattere quasi retrospettivo, ma lo faccio perchè ho fede che questo dissenso si appiani e ritengo possa giovare il far conoscere la fisionomia già mutata che esso ha preso.

In un primo tempo si è ritenuto, da chi rappresentava le Agenzie private di viaggio, che il Consorzio dovesse essere molto utile a queste e in tal senso ne parlò ad un Congresso internazionale. In un secondo tempo il suo parere cambiò e divenne opposto. Ritenne che l'ENIT volesse monopolizzare il movimento turistico ed in qualche modo giungere alla soppressione delle agenzie private, in particolare in Italia e ne parlò in un altro Congresso internazionale.

La situazione dell'ENIT è certamente delicata in questo campo. Le agenzie esistenti hanno mostrato nel corso di tutta la loro vita una debolezza finanziaria e di iniziativa che è ben nota e di cui l'esponente chiaro e indiscutibile è la prevalenza delle agenzie estere nel nostro Paese. Alcune agenzie perfettamente rispettabili non sono minimamente criticabili sotto questo aspetto; esse fecero e fanno i loro affari in un campo limitato che loro basta, ma non sono queste che dissentono. Ma qualcun'altra continua a fare zero all'estero e insufficientemente all'interno.

Che fare? lasciare eternamente nella sua inferiorità questa nostra Italia che risorge? O non è meglio fare all'estero ciò che non fu mai fatto e aiutare all'interno? Ora, dopo due anni di vita, si può inventariare ciò che ha fatto l'ENIT. Un primo inventario è nella Relazione a firma Rava, che si riferisce al '21. Quella del '22 avrà proporzioni anche molto maggiori. Se solo un decimo, o anche meno, dei cento problemi turistici ha trovato soluzione od avviamento alla soluzione, questo decimo o meno di un decimo è pur colossale e non si può pretendere ragionevolmente di più.

A mio avviso, ed a quello del Consiglio dell'ENIT e del Consiglio del Consorzio, la azione complessiva dei due Enti è di enorme vantaggio per le agenzie private, anche se in qualche dettaglio può urtarsi qualche volta con esse.

Il fare una campagna sui giornali per questi dettagli privati, anche se erroneamente intesi, è facile assai, ma poco conclusivo di fronte ai fatti. Ed anche il provocare certi voti in certi ambienti è altrettanto facile quanto inutile allorchè i fatti s'impongono.

Effettivamente si è verificato un atteggiamento delle più importanti e serie agenzie, che comincia a sconfessare coll'azione propria tendenze che il tempo — e, ne ho fede, a breve scadenza — deve risolvere come nebbia *in tutti, nessuno escluso*. Anche questa volta il tempo sarà buon medico e farà prevalere il buon senso. (Già sedici Agenzie private in Italia sono «corrispondenti» del Consorzio).

Parecchie agenzie estere tra le principali, hanno domandato di essere rappresentanti o corrispondenti dell'ENIT. Dove l'ENIT non può giungere *e la rappresentanza possa tornar utile all'Italia*, la concessione fu data. La stessa richiesta, nelle forme adatte secondo le singole attività, è stata fatta, e furono anche già concluse importanti convenzioni, da grandi Compagnie ferroviarie americane e linee di navigazione interoceaniche, dove non esistono linee italiane o dove queste siano suscettibili di collegarsi con prolungamenti stranieri, *in modo che possano comprendersi nei programmi di tali enti stranieri i percorsi marittimi e ferroviari italiani*. Ma troppo mi dilungherei se dovessi entrare in spiegazioni di maggior dettaglio.

A me basta di aver dimostrato che l'ENIT ha coraggiosamente compiuta una sacrosanta opera per l'italianità all'estero, in un campo che ha dirette e imponenti ripercussioni sul miglioramento dell'economia nazionale.

L. V. BERTARELLI.

LE AUTOSTRADE MILANO-LAGHI

L'OPERA DEL TOURING

L'undici di marzo del 1922 nella sede del Touring aveva luogo una riunione, che resterà memorabile per i suoi frutti conclusivi fra le tante d'avanguardia che ebbero il Sodalizio a patrocinatore.

Scopo: un affiatamento per l'esame del progetto dell'ing. Piero Puricelli — giustamente caro ai Soci del Touring per l'Istituto Stradale Sperimentale del T. C. I. « Fondazione Puricelli » — di una prima rete di strade esclusivamente automobilistiche, destinata a congiungere Milano coi laghi di Como e Maggiore e con Varese, attraverso la zona industriale che sta a nord-ovest della città.

Il progetto è ideazione personale del Puricelli. Il suo valore più grande stà nella genialissima idea dell'arteria stradale unicamente automobilistica, vicina e presso a poco parallela alle grandi strade ordinarie, cosicchè è già congiunta con esse dalle trasversali. Essa perciò scarica senza bisogno di costosi raccordi le grandi strade dal traffico a trazione meccanica che le sconficca e permette quindi una loro buona manutenzione, con risparmi di spese che possono essere riservati in aiuto dell'autostrada. Queste autostrade devono assorbire il movimento automobilistico locale, contro compenso di una targa di circolazione, che corrisponderà da una parte al vantaggio di spesa e di comodi del veicolo meccanico e darà all'altra un cespite largo e sicuro per la manutenzione e i compensi ai finanziamenti d'impianto.

Il progetto fu presentato al Touring, già formulato in una pubblicazione accuratissima per studio e di mole notevole — poichè contempla tutti i particolari — con spiccati caratteri di praticità, che qui riassumerò.

Si tratta di allacciare Milano a Como, a Varese, a Sesto Calende con una strada che partendo dal sobborgo si biforchi poi per Como e più avanti per Varese e finisca a Sesto Calende innestandosi sulla lacuale.

Lo sviluppo complessivo della rete è di circa 84 chilometri. Le caratteristiche sono diverse da quelle delle strade ordinarie. La nuova rete evita tutti gli attraversamenti di centri abitati, in modo da consentire le maggiori velocità con nessun rischio, ma non manca di avvicinarli e quasi di toccare i centri industriali, che possono far accedere i propri autoveicoli alla nuova arteria servendosi dei tronchi di strade ordinarie già esistenti che l'attraverseranno.

Sono abbreviati i percorsi in confronto delle strade provinciali. Sono evitati in modo assoluto i passaggi a livello ferroviari; gli attraversamenti sono infatti ridotti sull'intiera rete a quattro soprapassaggi.

Compatibilmente coll'andamento altimetrico del territorio, in parte montuoso, si studiò il minor numero possibile di curve e queste di grandi raggi: si hanno in totale 26 curve del raggio di m. 3000, 2 di 2000, 8 di 1500, 4 di 1000, 6 di 750, 1 di 500, 3 di 300.

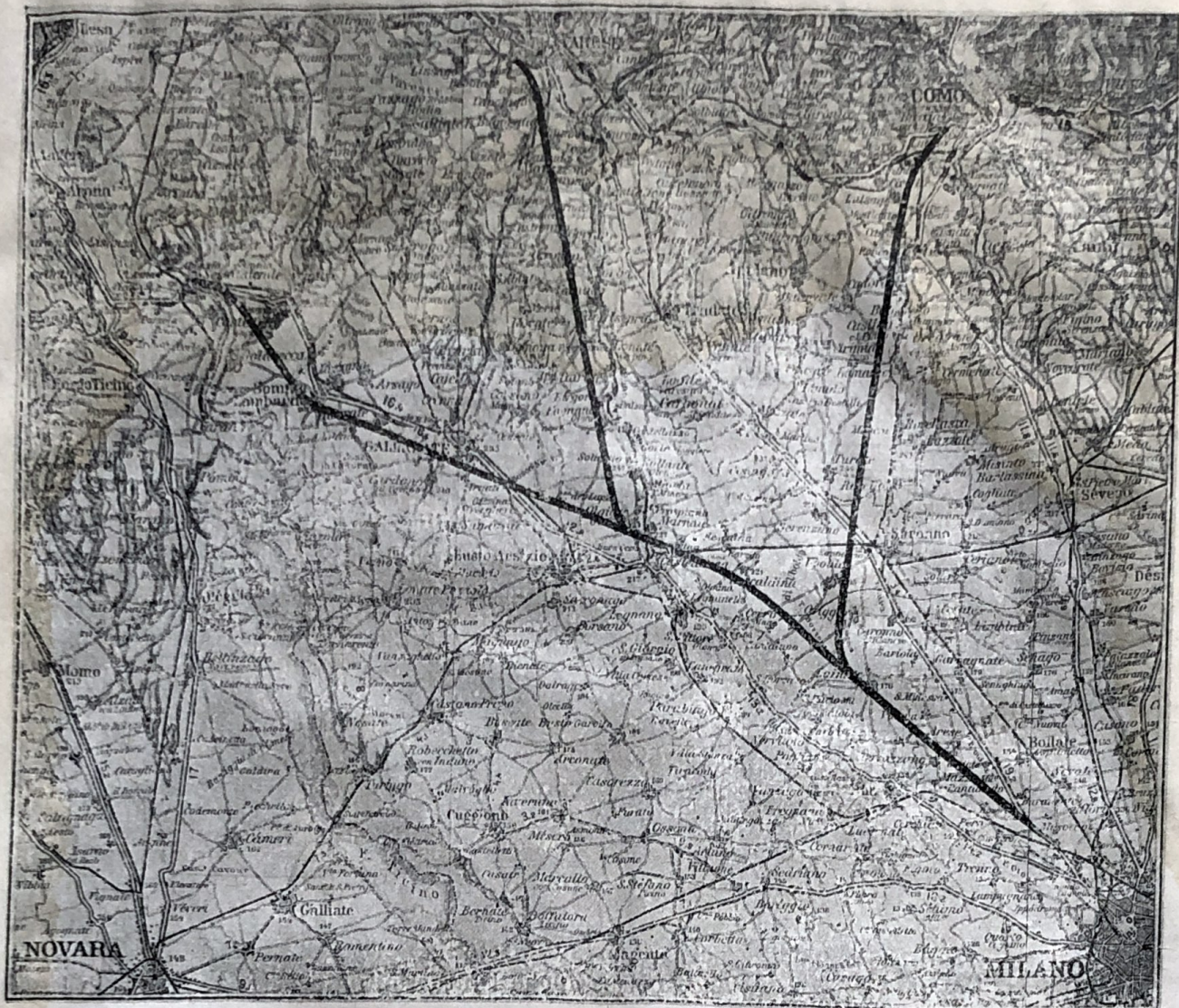
Nello stabilire la sezione della nuova rete per autoveicoli, si tenne conto che su di essa non vi saranno, nè al presente nè in seguito, linee tramviarie, nè ingombranti file di paracarri. Le larghezze saranno di 12 m. per il tronco principale, di 10 per le diramazioni.

Come canone fondamentale sarà escluso sulla rete il transito ordinario. Si prevennero anche i futuri bisogni del traffico, quindi l'esproprio verrà esteso a m. 1.50 per parte, al di là delle linee di attuale occupazione, sì da rendere meno oneroso un futuro allargamento.

Il sistema di pavimentazione, non ancora definito, dovrà rispondere pienamente ai requisiti più moderni, quali l'abolizione della polvere e la riduzione al minimo dell'attrito: dovrà inoltre garantire l'impermeabilità e lo scolo superficiale delle acque. È perciò calcolato un sottofondo di ghiaia, poi uno di calcestruzzo e una copertura non ancora precisata, ma già preventivata largamente come spesa. Due soli viadotti saranno costruiti: sull'Olona e lo Strona.

Il preventivo di spesa, calcolato con larghezza è, in cifra tonda, di 60 milioni.

L'idea nuova e ardita, ma anche saldamente dimostrata possibile, fu tosto apprezzata dal Consiglio del Touring, che se ne fece caldo patrocinatore costituendo tosto un assai autorevole Comitato (1) (presieduto dal-

(1) L. V. Bertarelli, on. avv. B. Belotti, prof. G. Bognetti, avv. F. Guasti, F. Johnson, prof. G. Mira, dott. C. Moldenhauer, avv. E. Moro, rag. P. Moro, avv. D. Rosetti, ing. F. Sansoni, A. Zaffaroni del Consiglio del T.C.I.; A. G. Bianchi, pubblicista; F. E. Balzarotti, Cons. Del. Cred. Ital.; avv. F. Bolchini; on. avv. A. Beltramini, Varese; on. A. Baranzini; ing. E. Broggi,

lo scrivente, nella sua qualità di Presidente del Touring), Comitato che dopo avere in una esauriente discussione approvato in massima il progetto, si suddivise in quattro Sottocommissioni per lo studio delle singole questioni di indole tecnica, finanziaria, legale, di propaganda.

Queste Sottocommissioni, sussidiate dal Personale del Touring, lavorarono attivamente (al Touring si usa così) e presentarono conclusioni le quali furono ridiscusse e approvate in massima dal Comitato, che demandò alla presidenza di coordinare e definire il tutto.

Uff. Tec. Prov. Milano; Sen. dott. S. Crespi, Presid. A. C. M.; A. Brusa Pasqué, Deput. Prov. Como; ing. A. Castelli; ing. P. Cattaneo, Uff. Tec. Mun. Milano; dott. B. Dolcetta, Condir. Banca Comm. Ital.; Sen. dott. L. Della Torre; on. avv. G. De Capitani; dott. A. Filippetti, Sind. Milano; on. avv. A. Falcioni, Domodossola; A. Ferrari, Deput. Prov. Como; avv. E. Gonzalez, Pres. Cons. Prov. Milano; U. Grioni; ing. A. Lodolo, Cons. Del. Cred. Ital.; avv. N. Levi, Presid. Deput. Prov. Milano; ing. E. Marchesi, Presid. U.I.F.A., Torino; A. Mercanti, Cons. Del. S.I.A.S.; on. avv. A. Noseda, Asses. Como; P. Ostali; ing. P. Puricelli; dott. P. Pirelli; E. Reinach; sen. ing. A. Salmoiraghi, Pres. Cam. Comm. Milano; dott. A. Schiavi, Assess., Milano; G. Toeplitz, Cons. Del. Banca Comm. Ital.; R. Ugoletti, Dir. Cred. Ital.; ing. I. Vandone, Dir. Istit. Sperim. Strad. del T.C.I.; on. P. G. Venino; E. Vaccarossi; U. Weiss, Vicepres. A.I.A.

Non fu lieve studio quello di concretare l'insieme del complesso lavoro in uno « Schema per una legge istitutiva di un ente autonomo per le autostrade ». Esso venne compiuto dai Consiglieri del Touring avvocati Guasti, Rosetti e Moro e ing. Sansoni e dal nostro ing. Vandone, assistiti validamente dal Presidente della Deputazione Provinciale e dall'Assessore del Comune.

In una prima gita a Roma, lo scrivente coll'ing. Puricelli, l'avv. Rosetti e l'ing. Vandone illustrarono negli uffici competenti e presso il Ministro Rossi, il proposto atto costitutivo e raccolsero con successive pratiche le loro impressioni. Ma appena caduto il Ministero s'intese l'opportunità di sostituire all'« Ente autonomo » una più snella forma esecutiva, cioè una semplice anonima alla quale fossero concesse le facoltà che si chiedevano per l'ente, cioè la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, con tutte le conseguenti disposizioni atte a facilitarne l'esecuzione. Queste ultime pratiche furono esperite a Roma dall'ing. Puricelli, al quale si aggiunsero il sen. Crespi e il comm. Mercan-

ti. Quest'anonima fu pure studiata e fatta dall'avv. Guasti e venne da lui costituita con un capitale esiguo e, per così dire, simbolico, cioè solo per dar vita all'ente giuridico capace di ricevere le concessioni ed assumere impegni. Fu in quest'occasione che fu chiamato ad un concorso effettivo l'Automobile Club di Milano, destinato ad avere in seguito larghissima influenza nella raccolta dei mezzi e nella propaganda minuta alle Autostrade, che si deve svolgere ora in un campo sempre d'idealità ma con forme pratiche cioè con sottoscrizioni di cospicue somme.

L'anonima ebbe ventimila lire di capitale conferite in parti uguali dai rappresentanti dell'A.C.M. e del T.C.I. Le esitanze che questo aveva circa una sua compartecipazione, sia pure tanto insignificante, ad un finanziamento che ritiene esorbitare dal suo statuto, furono oltrepassate dal gesto generoso del suo Consigliere Guasti che donò, perchè le sottoscrivesse, le diecimila lire.

Il nuovo Governo, entusiasta della iniziativa, concretò con inusitata prontezza le concessioni richieste, dando ad esse anche la forma e la consistenza per cui l'intervento governativo garantisce un'annualità che permetterà una prima raccolta di venticinque milioni di lire in obbligazioni. Ed ora occorre il resto che deve essere sottoscritto dai numerosi industriali ed utenti della rete che vi hanno interessi diretti o indiretti ed anche da grandi Case o da privati abbienti, che simpatizzino od abbiano legami con la grande iniziativa.

Al momento in cui scrivo qui, questa raccolta di fondi non è che iniziata ma si annuncia ottimamente. Una circolare dell'A. C. M. ai propri Soci, che costituiranno un importante nucleo di utenti, li invita caldamente a contribuire. Il Touring unisce a questo autorevole richiamo la propria voce, perchè, adesso che esso ha compiuta nell'ambito proprio e con risultato completo l'opera di varo che si era assunta, tutti sentano non meno che come un utile, come un vero dovere morale l'impulso a quei larghi ed immediati contributi di denaro che sono necessari subito per la costruzione.

Calcoli fondati fanno ritenere che il capitale avrà una rimunerazione soddisfacente. Questa sarà tanto più larga quanto maggiore il numero degli utenti acquisitori della targa di circolazione.

Tutto deve essere fatto rapidissimamente. Il Presidente del Consiglio dei Ministri stesso ebbe a promettere di dare il primo colpo di piccone per iniziare il lavoro. La valutazione governativa dell'opera dev'essere considerata come un salutare e positivo aiuto, oltre che un fausto auspicio, per quanto dovranno fare Provincie e Comuni.

Il Touring ha dichiarato che continuerà non soltanto la simpatia, ma nella più larga misura fattiva il suo patronato fino al compimento; ma non può statutariamente, nè del resto deve, prender parte allo sviluppo finanziario e commerciale.

Esso si è perciò doverosamente ritirato (com'era nelle intese allorchè si fondò l'anonima «simbolica») dalla costituzione della anonima definitiva formatasi a rogito Guasti l'11 dicembre, per ora con cinque milioni di capitale, tosto aumentabili. I cortesi colleghi della prima anonima vollero però, formando la seconda, avere «il Presidente del Touring» quale presidente onorario del nuovo Consiglio. È una dimostrazione di simpatia al Sodalizio, e da parte di questo il pegno del vincolo ideale che l'unisce alla grande intrapresa.

***

Ora la nave varata è in allestimento e sta per navigare. Gli eventi le saranno certo propizi. A guidarla vi sono uomini capaci e degni tra cui quelli — dice la circolare dell'A.C.M. per la raccolta dei fondi —, che in centodieci giorni seppero produrre quel miracolo che fu il Circuito di Monza.

Qui però si tratta di ben altra mole di lavoro. Avremo occasione di occuparcene fra poco, quando si saranno delineati i suoi avviamenti molteplici. Ma mentre alla organizzazione finanziaria contribuirà un Consiglio di eminenti personalità quale quello dell'Anonima costituita, l'attuazione tecnica, che dopo la finanziaria è tutto e rappresenta un'immane massa di difficoltà da debellare, una colossale complicazione di dispositivi, dai tracciati agli espropri ed alla costruzione, ha un generalissimo, il Puricelli, all'altezza del còmpito grandioso.

Le «autostrade» che stanno per traversare le nostre regioni, saranno un esempio all'Italia intiera, al mondo intiero. Conduciamole energicamente a termine. Nel giorno della inaugurazione il rombo dei motori su di esse transvolanti avrà per molti l'armonia di un meritato inno di gloria.

L. V. BERTARELLI.

Gli Alpini gialli

Chi guarda il nostro confine in tempo di pace? Non già i valorosi alpini che lo difesero o lo conquistarono durante la guerra. Essi vi salgono per delle esercitazioni invernali o estive ma non vi hanno nè vedette nè distaccamenti; non vi compiono ricognizioni o perlustrazioni. Questo è un compito delle Regie Guardie di Finanza.

Sono esse che nella propizia stagione vi hanno i loro corpi di guardia con sentinelle, i loro drappelli in servizio di perlustrazione e di appostamento. D'inverno, poichè nell'alta montagna non è possibile a cagione delle nevi tener sulle creste dei posti stabili, vi mandano saltuariamente, ma a brevissimi intervalli, drappelli di sciatori che si affacciano e si soffermano sulla linea di confine, osservano e ritornano a riferire ai drappelli in appostamento del fondo valle i movimenti visti sulle alte quote.

Collegamenti telefonici rendono assai spedite le segnalazioni. Così, al loro specifico ufficio di vigili scolte dell'erario, se ne accompagna un altro: di custodi dei nostri limiti politici.

***

L'attività della Guardia di Finanza è estremamente varia e complessa. Per certi rispetti si potrebbe definirla quello che nel gergo delle compagnie drammatiche è detto: *l'utilité de la compagnie* o anche il *bon à tout faire*. Anzitutto è ufficio loro la guerra al contrabbando. Oggi per questo hanno alleati gli alti cambi: ma, in tempi normali, che difficile compito è l'impedire l'introduzione clandestina delle merci straniere, in frode alla dogana! Basta pensare all'ampiezza del nostro confine terrestre che si stende ad arco lungo tutta la cerchia delle Alpi, dove non penetri a cuneo — come nel Canton Ticino — entro le nostre stesse terre: e a quell'altra linea, lunga migliaia di chilometri, che è segnata dalle coste (1). Poi vi sono gli uffici interni di dogana: poi le infinite attribuzioni create dalla ahi! quanto complessa nostra legislazione fiscale: in particolar modo per quanto riguarda gli alcools e gli zuccheri; e l'applicazione delle tasse di lusso, sulle profumerie, sugli scambi, quelle sul bollo, le contravvenzioni alla legge sulla caccia e la pesca, ecc. ecc.

Ogni giorno spunta nel loro campo di azione un nuovo roveto. A tanta bisogna sono destinate quattordici Legioni, alimentate da una Legione Allievi, che ha sede in Roma; mentre alla preparazione degli ufficiali provvede la Scuola Allievi Ufficiali di Caserta.

***

LA GUARDIA DI FINANZA ALPINA COL SUO PESANTE EQUIPAGGIAMENTO.

Ma non dell'ordinamento generale delle Guardie di Finanza vogliamo parlare, bensì di una piccola parte di esso che il Touring ebbe occasione di osservare più specialmente, e che gli fornì un prezioso aiuto in una sua recente iniziativa: cioè la Scuola Alpina della Regia Guardia di Finanza, che ha sede in Predazzo (Val di Fiemme). Ufficialmente essa è un Distaccamento della Legione Allievi di Ro-

(1) Prima della guerra il confine terrestre aveva uno sviluppo di km. 1938: quello marittimo di 6976; oggi misurano rispett. chilometri 1660 e 7800 (circa).

UN GRUPPO DI GUARDIE DI FINANZA DELLA SCUOLA ALPINA AL RITORNO DA UNA ASCENSIONE NEL GRUPPO DELLA MARMOLADA.

ma: ma un Distaccamento con caratteri affatto speciali. La scelta degli allievi è fatta secondo lo stesso criterio regionale che presiede a quella degli Alpini dell'Esercito, e basata su rigorose visite mediche dirette a riconoscere le attitudini alla vita di montagna. Ma poi bisogna che a questa vita, alle sue fatiche e alle sue insidie, le future guardie siano bene addestrate: ciò che prima della guerra si faceva senza precise direttive e senza unità. Solo a guerra finita, per iniziativa del Tenente Generale Giuseppe Ferrari, ispettore generale del Corpo, sorse e da due anni funziona con brillantissimo esito la scuola, dove la loro preparazione si compie nel modo più completo e razionale.

***

Il maestoso edificio che appare dominante agli occhi dei viaggiatori, sia che scendano dal Passo di Rolle venendo da S. Martino di Castrozza, sia che si affaccino a quell'ampia conca giungendo dalla Val di Fassa, o da Trento per la Val di Cembra, o da Ora per la Val di Fiemme, non era stato destinato allo scopo a cui serve attualmente. Il Municipio di Predazzo, che ne è tuttora il proprietario, aveva cominciato a costruirlo per invito (uno di quegli inviti che avevano tutto il carattere di un'imposizione) dell'I. R. Governo austriaco, che ne avrebbe fatto stanza di un Battaglione di Cacciatori Tirolesi. Ma a guerra iniziata, la costruzione fu sospesa, perchè le nostre linee avanzate del Cauriol... disturbavano il lavoro. A guerra finita poi, il Genio Militare italiano, anche per occupare la mano d'opera della vallata, che rimaneva inattiva, condusse a termine i lavori; e ne risultò un bellissimo edificio, dalle ampie, spaziose camerate, dai vasti cortili, dotato di tutto quanto può occorrere a farne una caserma-modello.

Forse dall'esistenza di esso e dalla sua perfetta adattabilità all'intento nacque nel fondatore l'idea della Scuola Alpina.

Qui vengono per la loro speciale istruzione, nel periodo estivo, allievi ufficiali della Scuola di Caserta e vi rimangono press'a poco un mese: quanto basta per un corso di applicazione pratica di comando e sul terreno di quel che teoricamente appresero durante il loro anno di scuola: ma anche per un altro e non trascurabile vantaggio. Gli allievi-guardia sono, come dicevamo, scelti fra gli abitanti dei paesi di montagna: ma gli allievi-ufficiali sono per la maggior parte reclutati fra gli abitanti dell'Italia Meridionale. Bisogna renderli familiari colle Alpi dove il loro ufficio

I COMPONENTI DI UN «APPOSTAMENTO».

può chiamarli a esercitare un comando, bisogna convincerli che si vive bene anche lontani dal loro bel mare.

Ma ben più lunga permanenza fanno alla scuola gli allievi-guardie e la loro attività si svolge intorno a un interessante programma. L'addestramento alla montagna comporta una istruzione teorica ed una pratica. I capisaldi della prima sono: « Senso di orientamento. - Segnali di soccorso. - Pericoli dell'alpinismo. - Come si affronta il mal tempo (tormente, nebbie, temporali). - Norme generali di difesa contro le intemperie. - Soccorsi d'urgenza. - Sistemi di collegamento in montagna. - Trasporto dei feriti. - Igiene generale della vita in montagna. - Pericoli delle frane. - Valanghe, cadute di pietra e modo di evitarle ». A questo corrispondono poi le esercitazioni pratiche, quali: « Marce di allenamento con e senza carico. - Scalate, traversate. - Esercitazioni su rocce e ghiacciai. - Occupazioni di valichi. - Applicazione pratica dei sistemi di collegamento. - Appostamenti. - Ricognizioni. - Perlustrazioni. - Azioni di pattuglie. - Costruzioni di gallerie e trincee nella neve. - Bivacchi. - Pernottamenti e soste in alta montagna. - Esercitazioni di trasporto dei feriti ». Poi vi è la istruzione, diremo così, professionale. Quante cose bisogna sapere per far la Guardia di Finanza! Di leggi, quanto un avvocato; di tariffe, quanto uno spedizioniere. E poi nel programma sono scritti questi due delicatissimi capitoli: « Il contrabbando di montagna. - Come viene organizzato, consumato e represso ». — « Del servizio di polizia militare alla frontiera ».

AL RITORNO DA UN « APPOSTAMENTO ».

UN POSTO DI OSSERVAZIONE.

⁂

Uno dei corsi di cui ognuno può subito rilevare l'importanza pratica è quello che si tiene d'inverno, in alto, sugli ampi campi nevosi: il corso degli sciatori. Lo *sci* è l'automobile, o, se volete, la motocicletta dei nevai. I contrabbandieri lo sanno: e, se chi deve inseguirli non potesse disporre dello stesso mezzo, non riuscirebbe il più delle volte che a farsi canzonare. Ma non bisogna soltanto sapere sciare: bisogna acquistare velocità preminenti. Il corso sciatori della Scuola Al-

ESERCITAZIONI CON GLI SCI DI ALLIEVI DELLA SCUOLA ALPINA DELLE GUARDIE DI FINANZA.

pina si svolse nell'inverno del 1922 al Passo di Rolle: fu frequentato da 128 militari di truppa e 12 ufficiali, dando nelle prove finali una percentuale del 25 % di classificati ottimi e il rimanente, buoni. Nella gara finale di fondo svoltasi sul percorso di 27 km. e con dislivelli successivi dal traguardo di partenza a quello d'arrivo di circa 750 metri, il primo arrivato impiegò ore 1 27' 29''. E, risultato ancor più notevole, la prima squadra arrivata nella gara-pattuglie, sul percorso di 22 km. con dislivello di 600 metri impiegò 1 ora e 30'. Nella gara di salto, il primo classificato, sulla neve gelata, saltò m. 21,50!

La parte tecnica ha indubbiamente notevole importanza. Ma, in tutte le collettività e particolarmente in quelle chiamate a una vita di sacrificio, è soprattutto la preparazione morale che dà i maggiori frutti. Essa fa concorrere nell'opera di chi insegna il volenteroso sforzo di chi deve apprendere. Noi ne abbiamo visto un saggio, che riesce a tutto onore della scuola. Per più di venti giorni un drappello di cinquanta di questi allievi-guardie (qualunque lettore della *Rivista* se ne ricorderà, ma se ne ricorderanno certo e sempre tutti quelli che presero parte al Campeggio in Valle Contrin) rimasero accampati presso il nostro attendamento. Li comandava il tenente Bérard, un valdostano che il destino aveva chiamato a fare il banchiere, ma a cui la guerra diede un così grande amore per la vita militare in montagna da fargli rinnegare ogni altra seduzione. Egli e il suo comandante, il capitano Veronese, distintissimo ufficiale, che sotto un aspetto affatto giovanile dimostra energia e qualità organizzatrici fuor del comune, sono l'anima della scuola. Ebbene, chi ebbe con loro in quei giorni comunanza di vita sa che magnifico spirito, che perfetta disciplina, che pronta e costante abnegazione animasse quel gruppo di giovani. E nelle difficili salite, nell'opera di guida e di scorta a numerose comitive anche nei passi più impervii, riconobbe il frutto di un insegnamento che ne faceva dei perfetti alpinisti. Magnifico saggio di quell'adattamento del soldato italiano, che sa essere tutto quello che vuole.

Diciamo del soldato: chè tali si professano, e a ragione, le Guardie di Finanza: tali si adoperano a farli riuscire i loro ufficiali. Non soltanto perchè la istruzione militare è parte integrante della loro preparazione: ma perchè tale è veramente lo spirito che li regge. Quando, nella scorsa estate, una parte della scuola andò a fare un corso di esercitazioni in Valtellina, insieme a milizie regolari, il più cordiale affiatamento si manifestò tra « Alpini verdi » e « Alpini gialli ». Forse l'a-

more per la montagna aveva creato in loro quella che i filosofi chiamano «affinità psicologica». Ma vi era anche una comunanza di ricordi che tendeva ad avvicinarli. Nel 1915, al principiar della nostra guerra, i Battaglioni Alpini che ebbero a compiere i primi sbalzi in avanti o a subire il primo urto, trovarono preziose guide nei loro fratelli della Finanza a cui erano noti per quotidiana consuetudine tutti i passi per cui il nemico poteva violare il confine della Patria; e non guide soltanto, ma difensori alla loro volta. La Scuola Alpina di Predazzo è intitolata al magg. Giovanni Macchi, morto sul Pal Piccolo il 15 giugno del 1915, il primo tra gli ufficiali della Regia Guardia di Finanza che abbia sacrificato la sua vita nella gloriosa guerra. Il primo; ma dopo di lui l'Arma vanta una lunga eroica schiera di uomini che caddero da prodi, creando una tradizione che amor di Patria vuole non sia lasciata spegnere.

LA CASERMA DI PREDAZZO DELLA SCUOLA ALPINA DELLE GUARDIE DI FINANZA.

G. B.

(*fot. Burloni, Belluno*)

UN NUOVO RIFUGIO ALPINO

Il 10 ottobre scorso venne inaugurato a Cima Tranego (m. 1848) — con un discorso del nostro Capo Console di Venezia, on. Chiggiato — un Rifugio dedicato alla memoria di un valoroso ufficiale degli Alpini, caduto sul Monte Piana, il *Tenente De Pluri*. L'iniziativa della costruzione del rifugio è dovuta a un gruppo di volonterosi alpinisti di Pieve di Cadore, i quali hanno praticamente mostrato come le forze locali, sapientemente eccitate, possano risolvere la questione, che ormai sta divenendo annosa, della ricostruzione e riorganizzazione dei Rifugi di montagna di interesse alpinistico e turistico. (Da notizie di *Mario Frescura* - Pieve di Cadore).

AMBROS
PER DIFENDERE
VOSTRO FIGLIO
OFF. G. RICORDI & C. - MILANO

VI ABBIAMO DETTO: SE VOLETE CALMARE LA TOSSE, SE VOLETE GUARIRE IL MAL DI GOLA DOVETE USARE MAMIE LA FAMOSA PASTIGLIA DOWER-POLLI.

PROVANDO AVETE AVUTO LA DIMOSTRAZIONE CHE LE NOSTRE PAROLE ERANO VERITÀ.

OGGI VI DICIAMO: I PERICOLI PIÙ GRAVI CUI SONO ESPOSTI I FANCIULLI SONO QUELLI CHE SI FANNO STRADA ATTRAVERSO LE VIE DELLA RESPIRAZIONE. SE VOLETE PRESERVARE I VOSTRI FIGLI DA QUEI PERICOLI DOVETE IRROBUSTIRE I LORO ORGANI RESPIRATORI. TANTO MEGLIO SE I VOSTRI FIGLI STANNO BENE: L'AIUTO SARÀ PIÙ EFFICACE.

AVRETE CHIUSO LA PORTA ALLE POLMONITI, ALLE BRONCHITI; SPECIALMENTE A QUELLE FORME LEGGERE CHE "SI PORTANO IN PIEDI„ E CHE CAGIONANO DANNI PIÙ GRAVI DELLE FORME ACUTE.

L'AMBROS (GUIACOLARSINA) SERVE A QUESTO SCOPO. DOPO QUINDICI GIORNI SOLI DI CURA VOI STESSI CONSTATERETE CHE IL VOSTRO FIGLIOLO MANGIA CON MAGGIOR GUSTO, AUMENTA DI PESO, RESPIRA PIU LIBERAMENTE, HA LA VOCE PIÙ LIMPIDA, DORME TRANQUILLO. PASSERÀ L'INVERNO E LA PRIMAVERA SENZA CH'EGLI ABBIA PRESO UN RAFFREDDORE.

NOI SAREMMO CONTENTI CHE VOI CHIEDESTE AL VOSTRO MEDICO SE CIÒ È ESATTO E CHE IL VOSTRO MEDICO CONTROLLASSE I RISULTATI DELLA CURA CHE VOI FARETE FARE AL VOSTRO FIGLIOLO.

TROVERETE L'AMBROS IN TUTTE LE BUONE FARMACIE A L. 14,50 IL FLACONE, INVIANDO UNA CARTOLINA VAGLIA DI EGUAL VALORE ALLA SOC. ANONIMA FARMACEUTICA POLLI IN MILANO (7) AL CARROBIO NE RICEVERETE FRANCO UN FLACONE, COME INVIANDO UNA CARTOLINA VAGLIA DA L. 5,— RICEVERETE UNA SCATOLA DI MAMIE.

La grande Escursione Nazionale in Sicilia

Tredici anni! Son passati tredici anni, pieni di fati per l'Italia, da quando il Touring guidò trecento Soci in Sicilia a rifare, coi gloriosi superstiti della schiera dei Mille, l'itinerario garibaldino. Correvano le popolazioni incontro a quei testimoni, anzi attori viventi dell'Epopea che cinquant'anni prima aveva meravigliato il mondo e dato finalmente la libertà all'isola troppe volte sventurata nei secoli, ma sempre ridente di un'eterna bellezza. E i canuti volontari, fieri di rivestire la camicia rossa sul teatro della loro leggendaria gesta accoglievano commossi le deliranti manifestazioni di gratitudine e di affetto. Mancherà ora, nella nuova escursione che il Touring s'è proposto di compiere, quella nota di commemorazione cinquantenaria. Ma un altro spirito, che si manifesta prepotente in ogni parte d'Italia, lo spirito di una nuova, più profonda unione di tutto il Paese dopo la prova suprema della immane guerra a cui per la prima volta veramente tutta la nazione partecipò, anima questi contatti delle diverse regioni, suggella e cementa i sensi di fratellanza che hanno unita sulla frontiera la gioventù di tutta la Nazione.

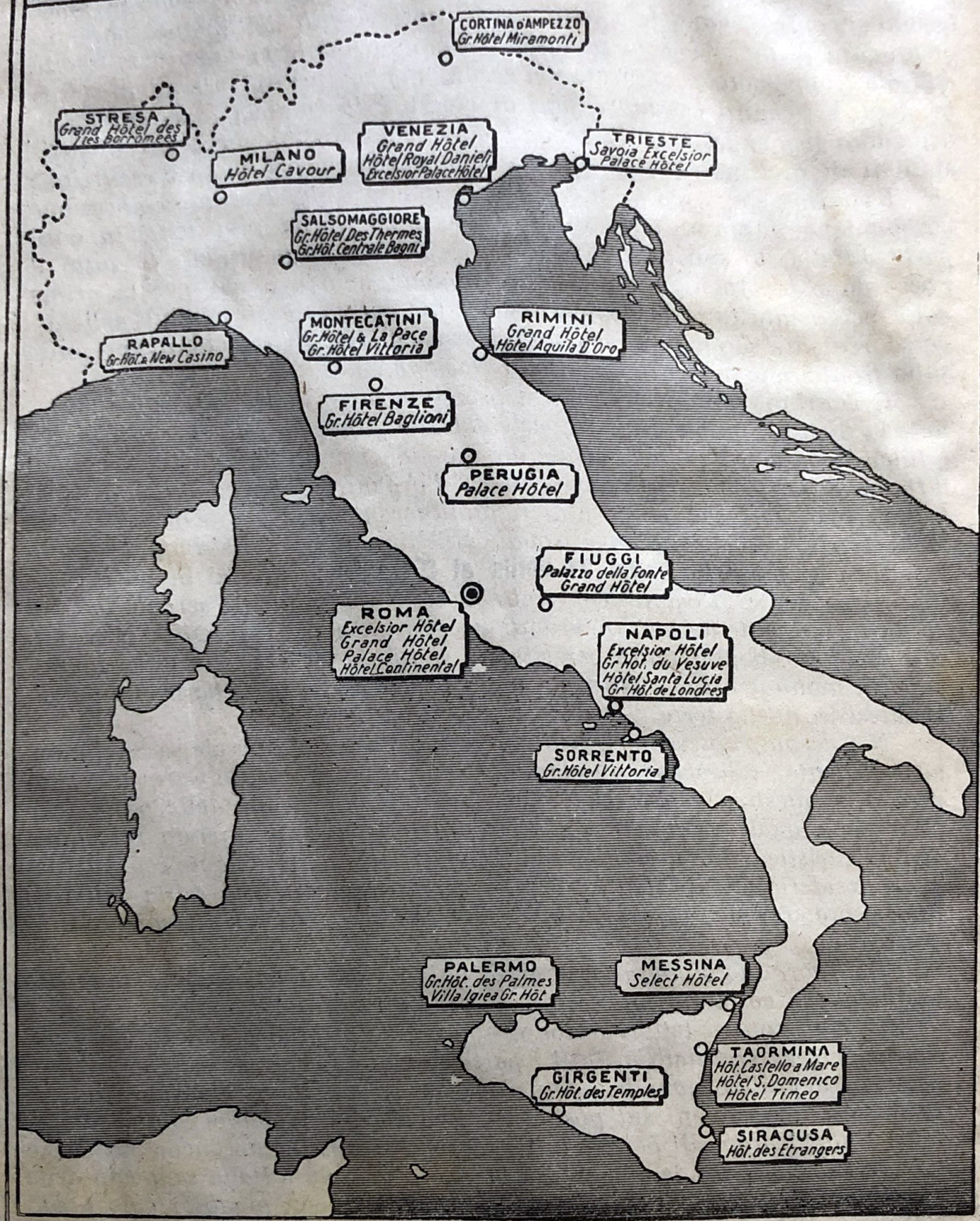
Il Touring, promovendo per il prossimo maggio un'Escursione Nazionale in Sicilia, compie un'altra parte del suo programma, che sarebbe di guidare quanti più gli è possibile dei suoi Soci a visitare tutte le regioni d'Italia, e particolarmente quelle in cui l'organizzazione collettiva consente di risparmiare sul tempo e di raggiungere più facilmente obbiettivi che richiederebbero ai viaggiatori isolati difficili pratiche e spese ragguardevoli.

L'epoca prescelta è **dal 27 aprile al 6 maggio:** *i giorni in cui la Sicilia è più ridente: il calore temperato, il cielo abitualmente sereno, la Conca d'Oro olezzante dei più inebrianti profumi di fiori. È il tempo che i pittori scelgono di preferenza per ritrarre sugli sfondi del cielo e del mare i superbi monumenti che attestano nella varietà dell'arte, le tante civiltà succedutesi in quella terra d'incanto.*

Noi accompagneremo i visitatori a Palermo, a Monreale, a Selinunte, ad Agrigento, a Siracusa, a Catania. Di qui una parte della Carovana compirà il suggestivo «giro dell'Etna», pernottando in una delle pittoresche città per le quali passa la ferrovia circumetnea e raggiungendo Taormina, centro turistico di fama mondiale; mentre per coloro che ne esprimeranno il desiderio all'atto dell'iscrizione, verrà organizzata la salita dell'Etna fino al cratere, che attraversa in questo periodo una interessante fase di parossismo.

Da Taormina si raggiungeranno quindi Messina, Cefalù e lungo la meravigliosa costa tirrena si farà ritorno a Palermo.

Questo, come i lettori vedono, non è che un programma di massima, non ancora determinato in tutti i particolari. La Rivista pubblicherà il programma definitivo quando i nostri esperti organizzatori avranno compiuto le loro ricognizioni sul posto. Ma fino da ora abbiamo voluto annunciare i nostri propositi perchè tutti coloro che non hanno ancor visitato, o desiderano rivisitare, la maggiore e la più bella isola d'Italia sappiano della fortunata occasione che quest'anno si presenta e con maggior agio predispongano le cose loro in modo da poterne a suo tempo approfittare.

I GRANDI ALBERGHI D'ITALIA

VITA DEL TOURING

Condizioni di abbonamento alle "Vie d'Italia" per il 1923.

Come era stato previsto (vedasi fascicolo di dicembre della *Rivista*, pag. 1272) coi primi del decorso mese si è raggiunta la cifra prefissata di 100.000 abbonamenti. È quindi entrata in vigore la nuova condizione di abbonamento: L. 1,80 al fascicolo; cioè per l'abbonamento annuale L. **21,70** (estero lire **31,20**). Si tenga però presente che a *partire dal febbraio non si potranno fare abbonamenti annuali,* ma si accoglieranno unicamente abbonamenti per i mesi successivi a quello in cui perviene la rimessa, sino alla fine dell'anno e ciò perchè non sono possibili ristampe senza fare spese esagerate.

I Soci dunque che si abboneranno in febbraio verseranno L. 18,10 (estero L. 26,10) e riceveranno solamente 10 fascicoli; chi si abbonerà in marzo riceverà 9 fascicoli e verserà L. 16,30 (estero L. 23,50), e così via.

Il prossimo Campeggio del Touring.

Le impazienze dei nostri Soci per conoscere dove il Touring pianterà le sue tende nella prossima estate sono vivissime e... incontenibili; sì che dobbiamo uscire dal riserbo che ci eravamo imposti.

La località che, probabilmente, (dobbiamo usare tale espressione perchè alcune difficoltà ancora debbono essere rimosse) vedrà sorgere il vasto accampamento del Touring sarà la Conca di By, una tra le più belle gemme non solo della Valle d'Aosta, ma dell'intera Catena delle Alpi. Alla vasta conca, popolata di pittoreschi laghetti ed offrente la possibilità di lunghe passeggiate in piano, fa corona un anfiteatro di montagne, fra i più maestosi delle Alpi, che culmina nel Gran Combin (4317 metri!). Numerosi i colli, i valichi, le facili cime raggiungibili dalla Conca di By, che offre, bene inteso, largo campo d'azione anche agli alpinisti provetti.

Alla Conca di By si accede da Valpelline (riunita mediante carrozzabile ad Aosta) e di qui per mulattiera e sentiero a By. Il Campeggio si svolgerà nel mese di agosto, in tre turni di 8 giorni ciascuno con le stesse modalità e criteri che presiedettero alla organizzazione di quello in Valle Contrin: nuovi servizi e nuove attrattive verranno ad aggiungersi alle molte ben note ai nostri lettori e simpaticamente apprezzate da quanti parteciparono al 1° Campeggio del Touring.

Due pubblicazioni per il miglioramento degli alberghi italiani.

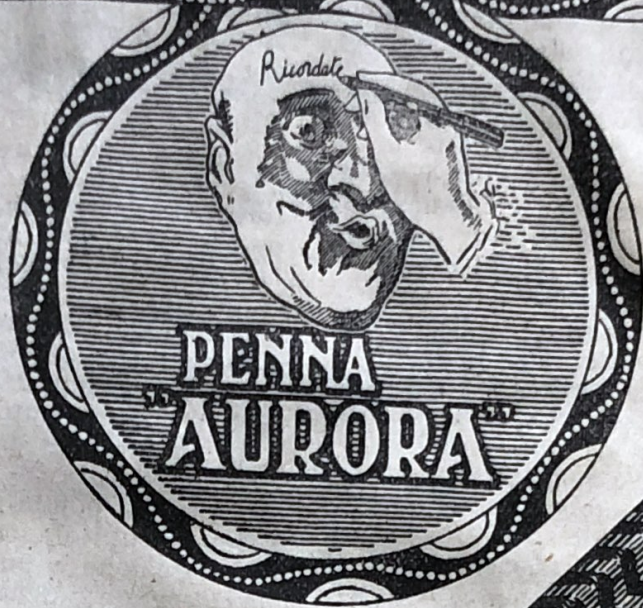
La nostra Commissione per il miglioramento degli Alberghi ha tenuto recentemente un'importante riunione nella quale sono state discusse ed approvate, fra l'altre, due iniziative tendenti a migliorare lo stato attuale dell'industria alberghiera. Esse avranno indubbiamente grande valore di propaganda ed integreranno le attività del Touring nel campo dell'istruzione professionale alberghiera. Si tratta di due pubblicazioni, una delle quali è in corso di distribuzione, l'altra di preparazione.

Un opuscolo di una trentina di pagine, con altrettante illustrazioni, è stato redatto intorno a *Gli impianti igienici dei piccoli alberghi*. È dovuto all'attività dei componenti la Sottocommissione Tecnica della Commissione per il Miglioramento alberghi del T. C. I. (ing. Scopinich, arch. De Finetti e Lancia, sig. Zammaretti) ed in forma piana e pratica dà notizie del come debba procedere chi intenda impiantare o rinnovare i servizi igienici del proprio albergo. Il primo capitolo è dedicato agli impianti di fognatura, d'acqua potabile, di ritirata e bagno, un secondo capitolo contiene le norme per la manutenzione e pulizia degli impianti igienici; seguono alcune tabelle che offrono dei preventivi di costo per impianti di latrine idrauliche e bagni. Il volumetto viene dal Touring inviato in omaggio a tutti gli alberghi di categoria B e C ad esso affiliati, largamente diffuso fra gli alberghi dei centri minori, e posto in vendita per chi desidera possederne copia a L. 2.

Il *Manuale dell'Industria Alberghiera,* pubblicazione più vasta, pure dovuta alla volonterosa collaborazione dei componenti la Sottocommissione Tecnica, racchiuderà in circa 600 pagine di testo, tutto quanto ha riguardo all'industria alberghiera; dalla storia di questa alle interferenze dell'industria dell'albergo col turismo, con la legge, il fisco, le finanze, ecc.; dalla costruzione dell'albergo agli impianti ad esso caratteristici, dall'arredamento e finitura dei locali alle norme per il servizio, dalle generalità sui cibi ed i vini, alla contabilità, controllo, ecc. Insomma una vera enciclopedia pratica dell'albergatore, che crediamo avrà larga diffusione non solamente fra i proprietari ma anche fra gli addetti d'albergo.

La preparazione del Manuale è a buon punto e contiamo fra non molto di poter annunciare ai nostri lettori che esso è pronto ed è a disposizione di chi intende farne l'acquisto.

Il concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi dell'Italia Centrale.

Le modalità per l'attuazione del concorso Touring-Enit per il miglioramento dei piccoli alberghi della Toscana, dell'Umbria e del Lazio, intorno al quale i lettori sono stati informati da un articolo pubblicato nel precedente fascicolo di *Rivista,* sono state fissate, in pieno accordo col Consiglio dell'ENIT e con la Commissione per il Miglioramento Alberghi del T. C. I. In questi giorni viene distribuito ai Consoli ed agli Albergatori interessati, un breve fascicoletto contenente le norme per l'attuazione del concorso.

Intorno allo sviluppo che l'iniziativa prenderà ed alle modalità dello svolgimento, ci intratterremo in un prossimo fascicolo.

I pericoli dell'"Annuario Generale".

L'*Annuario* del Touring è un grandioso repertorio di indirizzi i quali implicitamente sono posti a disposizione non soltanto dei turisti ma anche delle Aziende Commerciali, degli Enti, delle Associazioni varie, che a fine di propaganda o di sviluppo possono valersi delle molteplici indicazioni in esso contenute.

Ci è stata in questi giorni segnalata una circolare di un Istituto Bancario diretta ai nostri Consoli, nella quale si propongono operazioni di carattere commerciale prospettate come vantaggiose. Inutile avvertire i Consoli e tutti coloro i quali furono menzionati nell'*Annuario*, che il Touring è perfettamente estraneo a quella come a qualsiasi altra iniziativa che non provenga dalla Direzione Generale. Nè crediamo gli interessati, una volta posti in guardia, possano serbarci rancore di tale seccatura; se l'*Annuario* non fosse ricco di indirizzi il suo valore sarebbe nullo; è dunque un inconveniente di portata limitata, che deriva da un pregio di larga utilità pubblica.

Correzioni all'"Annuario Generale".

Come detto a pag. 8 il Touring dà ai Soci nuovi del 1923 una edizione dell'*Annuario Generale*, appositamente riveduta. Facciamo pertanto viva preghiera, mentre ferve il lavoro di preparazione, di voler segnalare tutte le mende riscontrate nell'edizione 1922; si cercherà di rimuoverle dalla nuova edizione che vorremmo maggiormente completa, e quanto più possibile vicina alla perfezione.

Molto ci aspettiamo da tale volonterosa collaborazione dei Soci. Li invitiamo a trasmetterci le correzioni dell'*Annuario* in foglio a parte dall'ordinaria corrispondenza.

Benemerenze di Consoli.

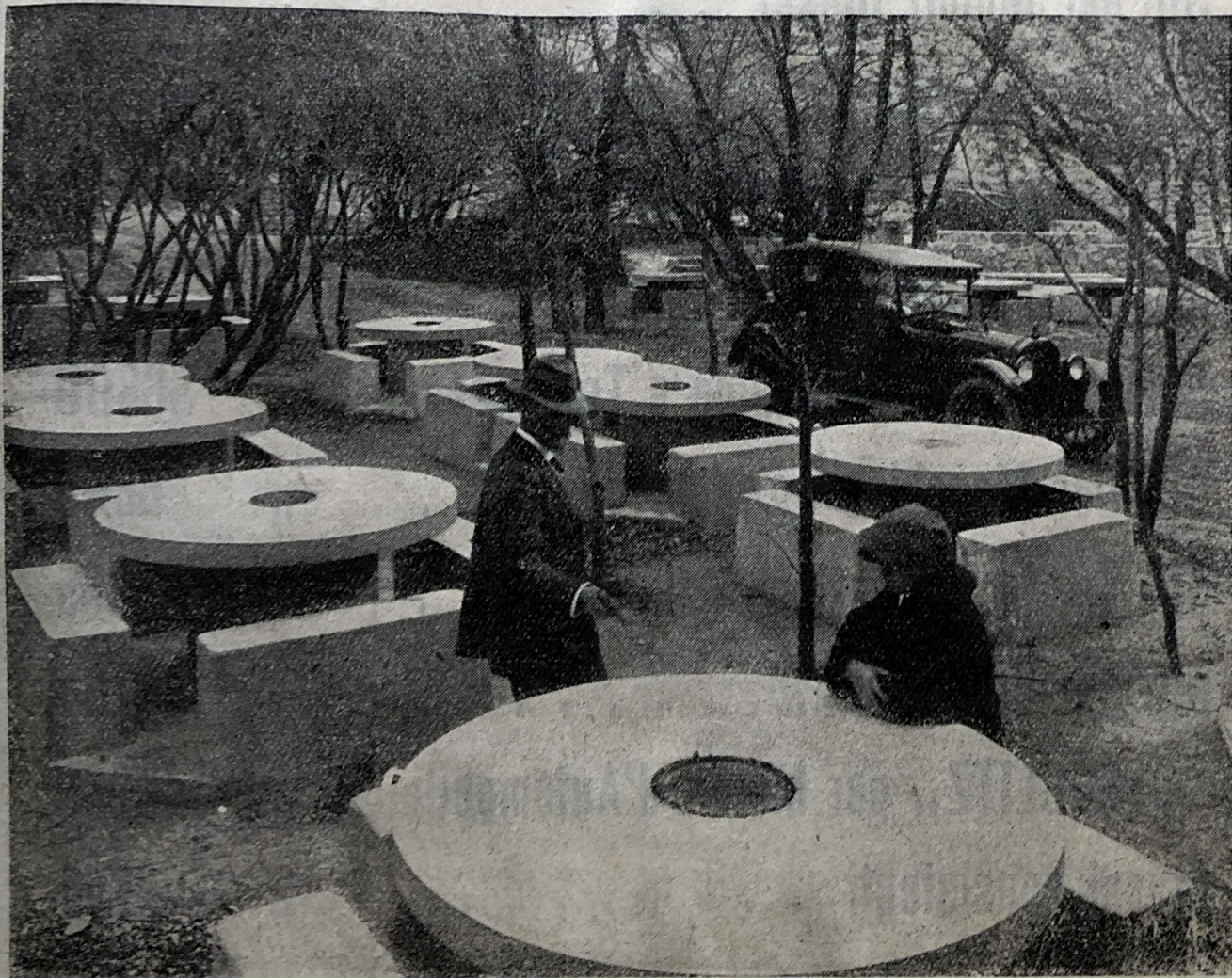
Segnaliamo un atto simpatico di efficace propaganda compiuto da due preziosi collaboratori nostri: i Consoli di Traversetolo (Parma) sig. Silvio Moglia e di Macerata, geom. Ottorino Rabbaglietti, hanno raccolto il primo in una vetrina del proprio negozio le pubblicazioni ricevute durante i 20 anni di associazione al T.C.I.; il secondo in una vetrina del negozio Pennesi le pubblicazioni ricevute nel decorso anno. L'iniziativa ha fruttato buon numero di nuovi Soci al Touring.

COME LE GRANDI BANCHE COLLABORANO ALLA PROPAGANDA TURISTICA ITALIANA ALL'ESTERO: FOTOGRAFIE DI PAESAGGI E MONUMENTI ITALICI FORNITE DALL'ENIT ALLA SEDE DI MARSIGLIA DELLA BANCA COMMERCIALE ITALIANA.

NOTIZIE ED ECHI

I campi per automobili in America.

Il problema della buona conservazione delle strade e quello di una completa organizzazione dei servizi relativi al turismo, e specie a quello automobilistico (rifornimenti di benzina, di gomme, ecc.) non è naturalmente meno sentito in America che in Europa, data la diffusione dei veicoli a motore, senza confronti maggiore nel nuovo continente che in Europa. Ma il problema presenta colà taluni aspetti che possono essere per noi caratteristici; così mentre un turista che viaggia in Italia è pressochè sicuro di poter trovare anche nel più piccolo paese che gli avvenga di attraversare, se non i rifornimenti di essenza e gomme e le comodità di un albergo, almeno quell'aiuto che può essere fornito da... altri esseri umani, ben diverse sono invece le condizioni di un turista americano che può viaggiare per ore ed ore senza incontrare mai un abitato. Di qui la preoccupazione delle Associazioni turistiche americane di assicurare assistenza e, se pure in misura ridotta, un certo minimo di comodità ai loro aderenti.

L'Automobile Club di California ha risolta brillantemente ed anche economicamente la questione, favorito in questo dal clima che assicura a quel paese da maggio a ottobre un cielo quasi sempre sereno. Ha cioè istituiti in località adatte dei *camps* (uno dei quali è riprodotto nella fotografia che pubblichiamo) dove al turista è concesso di

UNO DEI CARATTERISTICI «CAMPS» PER AUTOMOBILI DI CALIFORNIA.

trovare, se non una tavola imbandita che lo ristori, almeno il combustibile necessario per cuocere il cibo, gli utensili, l'acqua, ecc. Alcuni *camps* sono forniti anche di bagni, di luce elettrica e tutti provvedono naturalmente alla sorveglianza delle vetture.

La quota giornaliera di soggiorno non supera mai i 50 cent. di dollaro; anche se si tien conto del cambio attuale la spesa non appare eccessiva.

Le automobili per tutti in America.

Demmo più volte notizie della larghissima diffusione dell'automobile negli Stati Uniti d'America. Leggiamo ora in un giornale americano la notizia che una grande Casa costruttrice di automobili d'America ha deciso di ridurre di 50-65 Dollari il prezzo di una propria vettura. Così il tipo a 5 passeggeri che costava 355 Dollari nel settembre 1921, verrà posto in vendita al prezzo di 291 Dollari, 1455 lire italiane alla pari. Al ribasso, cui per una produzione annua di 1.250.000 vetture preventivata per il 1923 corrisponde un minore guadagno di 62 milioni di dollari, la Casa spera di far fronte sia con l'introduzione di importanti economie nella fabbricazione, sia con un accrescimento della già grande produzione.

La respirazione dell'automobile.

La rivista « Omnia » ha pubblicato un interessante studio intorno ad un curioso problema che si affaccia alle menti degli igienisti. A Parigi nelle ore di grande traffico, nei quartieri del centro, il pubblico ha la sensazione che gli manchi l'aria, ed una delle cause può anche essere quella della grande quantità di aria che le automobili assorbono per la vicenda del proprio motore. È noto che un uomo assorbe circa 12 metri cubi di aria nelle 24 ore, ossia 500 litri all'ora; i motori, secondo calcoli precisi, assorbirebbero una quantità di aria che varia dai 1500 litri all'ora della motocicletta a due tempi, ai 60000 litri di una vetturetta, ai 180.000 litri di un autocarro e ai 222.000 litri di una macchina da grande turismo.

Paragonando la capacità polmonare degli uomini a quella di alcuni tipi di motori si ha la seguente equivalenza:

Motocicletta 500 cm.^{3} = 30 uomini; motocicletta 1.000 cm.^{3} = 60 uomini; Citroën = 79 uomini; Renault = 127 uomini; Ford = 169 uomini; Panhard = 290 uomini; autobus = 360 uomini; Roll Royces = 444 uomini.

I prodotti introdotti nell'atmosfera dalla « respirazione » delle auto sono presso a poco uguali ai residui di quella umana e cioè azoto, acido carbonico, vapori di acqua, oltre un po' di ossido di carbonio, idrocarburi ed olii volatilizzati: non contengono però microbi. Il numero delle auto che circolano in una città equivarrebbe dunque — dal punto di vista dell'aria respirabile — ad un aumento notevole di densità della popolazione di quel centro.

Un consiglio pratico che si può derivare dalle constatazioni sopra esposte è quello di non tenere in azione per lungo tempo i motori nelle rimesse chiuse, ove l'aria non si rinnova con sufficiente vicenda; si potrebbero infatti facilmente provocare dei mali di capo ed altri disturbi a chi vive nella rimessa.

I lettori non traggano conclusioni pessimistiche e soprattutto pensino che se si può imputare all'automobile un peggioramento delle condizioni di respirabilità dell'aria di una città si deve anche tener presente che l'automobile ha permesso agli uomini di recarsi facilmente in aperta campagna a respirare le pure aure dei campi.

Ciclisti, attenti!

Un nostro Socio ci aveva segnalato che il Comune di Sirtori (Como) imponeva una sopratassa comunale di L. 5 per le biciclette, e di L. 20,40 per le motociclette.

È noto (e i nostri lettori ne furono informati fra l'altro da una nota comparsa nelle *Vie d'Italia* dell'ottobre 1921, pag. 1121) che i Comuni non possono imporre sopratasse sugli auto-mezzi, motocicli e cicli. Interessammo subito il R. Prefetto di Como che cortesemente ci rispose di aver richiamato tutti i Comuni della Provincia all'osservanza della Legge imponendo la restituzione delle somme indebitamente percepite.

La costituzione del Parco Nazionale del Gran Paradiso.

Nella *Gazzetta Ufficiale* del 13-12-'922 numero 291 è stato pubblicato un decreto legge (N. 1584), che segnaliamo con vivo compiacimento, poichè esso chiude vittoriosamente una campagna, al successo della quale anche il Touring prese parte, tendente alla creazione di un Parco Nazionale nei terreni della riserva Reale di caccia del Gran Paradiso.

Il Parco, come fu propugnato, avrà carattere conservativo della flora, della fauna, delle formazioni geologiche e specialmente delle bellezze naturali e del paesaggio di quella regione. Severe disposizioni sono sancite per vietare la pesca e la caccia e per disciplinare il pascolo e la raccolta del legname nella vasta riserva.

L'azione svolta dal Touring è stata simpaticamente apprezzata dal Governo; che ha incluso un rappresentante del Sodalizio — con voto consultivo — nella Commissione Reale che amministrerà e conserverà il Parco.

Una linea telefonica di alta montagna.

Abbiamo più volte segnalato su queste colonne — come esempio di una organizzazione turistica alpina di primo ordine — l'esistenza di comunicazioni telefoniche colleganti il fondo valle ai Rifugi alberghi di alta montagna nella Venezia Tridentina.

Segnaliamo quindi con piacere un'iniziativa che è stata presa dal Comune di Alagna Valsesia e che merita di essere apprezzata ed aiutata da quanti vi possono avere interesse. Si tratta cioè di collegare col telefono Alagna a Scopa e quindi alla rete telefonica italiana: facendo tale collegamento, giacchè Alagna è già in comunicazione telefonica col Colle d'Olen, si riunirà il Rifugio-albergo ivi esistente al resto della rete di Stato. Il Ministero delle Poste concorse ai lavori con 80.000 lire; il Comune di Alagna si è fatto iniziatore di una pubblica sottoscrizione per coprire il rimanente fabbisogno di 40.000 lire.

Gli Uffici di Informazione delle "Pro loco".

Abbiamo più volte richiamato l'attenzione di coloro che si occupano della organizzazione turistica delle località di villeggiatura, cura e soggiorno, sull'importanza che hanno gli Uffici di Informazione per lo sviluppo di tali località. In un fascicolo anzi delle *Vie d'Italia* (ottobre, 1920) pubblicammo alcune norme intorno al funzionamento degli uffici stessi. Crediamo opportuno insistere sulla necessità che gli uffici di informazione, che si vanno costituendo, compiano un esatto censimento non solo delle camere di albergo, ma anche degli appartamenti e camere di alloggio disponibili nella località e subito, d'accordo coi proprietari, stabiliscano i prezzi che verranno praticati nella futura stagione, ponendosi in grado di informare il pubblico non solo sull'esistenza, disponibilità, ubicazione di camere d'albergo o private, ma anche sui prezzi praticati in ciascuna di esse.

Si tenga ben presente che nessuna pubblicità di stazione turistica ha maggior valore di un elenco degli alberghi e camere di alloggio che in quella stazione esistono, con la indicazione dei prezzi praticati dai rispettivi proprietari.

Gli uffici di informazione riunendo i dati sopra esposti, esercitano implicitamente una efficacissima opera di controllo sui prezzi, e risparmiano al turista la noia di dover scrivere a 10 o 12 persone per fissare una camera d'albergo o un appartamento in casa privata.

Non va infine dimenticato un particolare importantissimo, e cioè la «segnalazione» degli uffici di informazione, che sovente hanno sede in locali poco noti, mentre occorre che essi siano facilmente e prontamente reperibili ai turisti. Tale segnalazione dovrà essere fatta non soltanto con scritte evidenti e cartelli indicatori posti nel maggior numero possibile, nei vari punti delle località ove ha sede l'ufficio, ma anche non dimenticando mai in ogni comunicazione collettiva o privata che riguarda la località, di indicare con precisione l'indirizzo dell'ufficio di informazione.

Una ferrovia che sposta la "corrente del Golfo".

Secondo John Harrisson, dell'Osservatorio di Chaptam, la costruzione della linea ferroviaria che con 70 miglia di percorso congiunge Key West alla costa della Florida e in parte forma una solida diga che diminuisce la larghezza del canale di Florida ha fatto deviare la direzione del *Gulf Stream*, spingendolo non più alla costa ovest della Scozia ma a sud dell'Irlanda. Si spiegherebbero così le ondate di calore nell'Inghilterra meridionale, le bassissime temperature che si ebbero negli ultimi inverni nelle isole Shetland e la presenza di pescicani nello stretto di Bristol.

La galleria del Drinc.

Una nuova ricchezza si è aggiunta alla modesta dotazione mineraria d'Italia; una nuova vittoria, magnifica vittoria del lavoro, si è aggiunta alla storia dell'operosità italiana. Un grandioso giacimento ferrifero a 2500 m. nell'alta valle di Cogne giaceva pressochè inutilizzato per le difficoltà dell'accesso. Note fin dal medioevo, ricordate per la prima volta in una lettera apostolica del 15 gennaio 1152, le miniere di Cogne furono debolmente sfruttate con mezzi primitivi, tra continue liti per il loro possesso e lunghi periodi di abbandono. Tali condizioni continuarono fino a che nel 1898 l'ingegnere belga Lornier, in rappresentanza del cav. Alfredo Theiss, comprò le miniere per 80.000 lire. Nel 1909 si costituì una Società con capitale di 3 milioni e mezzo, ma si urtò contro la difficoltà dei trasporti. Scoppiata la guerra, il grande giacimento attrasse l'attenzione della Società Ansaldo, che assorbì la Società belga, costruì la carrozzabile Aymavilles-Cogne e il 18 ottobre 1922 ha con intima festa inaugurata una galleria di 6033 m. sotto al monte Drinc, la quale unisce la miniera alla conca di Aosta, dove, nel frattempo, sono sorti alti forni colossali e potenti centrali idro-elettriche.

Una spedizione scientifica in Eritrea.

I Signori Corni cav. dott. Guido, Calciati comm. dott. Cesare, Bracciani Luigi, tutti Soci del T. C. I., sono partiti da Napoli per intraprendere una interessante spedizione scientifica nella Colonia Eritrea, nella Regione dei Cunama tra i fiumi Gasc e Setit. Più precisamente essi intendono recarsi a Barentù con i mezzi ordinari, di là volgeranno la loro carovana di cammelli e muletti verso S. S. W., varcheranno il Gasc presso la confluenza del torrente Dasé, per dedicarsi alla

esplorazione metodica dei poco noti declivi di Accoccinini e di Grenfit. Indi si sposteranno verso occidente scendendo il corso del Gasc, o seguendolo a distanza, fino alla « Piana argillosa con basse acacie » (come vien chiamata vagamente dalle carte esistenti), e campeggeranno entro ed oltre la quasi ignota Piana Gullui, giungendo al Setit attraverso le Piane Bòli, Lavenà e Talassuba, parimenti ben poco note ed appena solcate dal corso tuttora incerto di alcuni torrenti. Dal Setit ritorneranno al Gasc per itinerario nuovo, per poi ridiscendere detto fiume sino a Cassala (Sudan Anglo-Egiziano). Il ritorno sarà effettuato con i mezzi ordinarii più celeri.

Scopi precipui del viaggio saranno le collezioni e le ricerche scientifiche di geografia generale, topografia, mineralogia, botanica, zoologia ed antropologia, compatibilmente ai mezzi ed al tempo disponibili. Tutto il materiale scientifico e pratico che potrà essere raccolto dalla spedizione Corni-Calciati-Bracciani, sarà consegnato, secondo la sua natura, all'Istituto Geografico Militare, al Museo Antropologico di Firenze, all'Istituto di Studi Superiori di Firenze ed al Museo Civico di Storia Naturale di Milano, senza tener calcolo della parte geografica che si riserva di elaborare il Calciati stesso, già noto nel mondo geografico per le sue esplorazioni asiatiche e per alcuni studi di geografia fisica.

Echi di manifestazioni italo-belghe.

Le mouvement géographique, il vecchio ed importante settimanale belga, che si occupa dei problemi geografici e coloniali interessanti il Belgio, nel dar notizia della visita del nostro Re al Museo Congolese di Terveuren pubblica le seguenti cortesi espressioni intorno all'importanza del contributo dato dall'Italia alla colonizzazione del Belgio:

« Grazie allo sviluppo del proprio insegnamento superiore l'Italia già da molti anni ha potuto portare all'Amministrazione Congolese il concorso di numerosi giureconsulti e dottori, che si distinsero per il loro sapere, per la loro intelligenza e devozione: uno d'essi, il Barone Nisco, occupò anche, nell'ordine giudiziario, la più alta magistratura, che Egli illustrò con la sua scienza e col suo carattere. La visita del Re Vittorio Emanuele è stata una buona occasione per ricordare i legami che uniscono il Belgio all'Italia, tanto sul suolo africano quanto su quello della difesa della libertà dell'Europa.

« Acclamando, a Terveuren, il glorioso Sovrano, i nostri compatrioti manifestarono contemporaneamente la loro amicizia e la loro riconoscenza per i cittadini italiani che consacrarono i migliori anni della loro esistenza allo sviluppo della civiltà del Congo ».

Prima mostra internazionale delle arti decorative.

Nella Villa Reale di Monza, a cura del *Consorzio Autonomo Milano-Monza-Umanitaria* avrà luogo, dal maggio all'ottobre di quest'anno, una Mostra Internazionale delle Arti Decorative. Alla preparazione di essa attendono: una Commissione Centrale, cui dà la propria opera Raffaele Calzini, e numerosi Comitati regionali che in nobile gara si stanno occupando della raccolta del materiale che sarà esposto nella Mostra.

Secondo il piano di organizzazione la grande ala centrale della Villa del Piermarini sarà adibita alle Mostre d'assieme curate direttamente dal Comitato Centrale, mentre le due ali laterali saranno a disposizione dei Comitati Regionali italiani e dei Comitati stranieri, dei quali è pure assicurata la collaborazione. Dall'edilizia ed arte pubblica, agli elementi decorativi della casa e degli interni, all'arte sacra, all'arte del fuoco, ogni prodotto di arte industriale e applicata, che non sia una piatta e banale imitazione di forme convenzionali, sarà accolto. Speciali sezioni saranno dedicate all'ambiente del bimbo, all'arte del veicolo, all'arte grafica e a scuole d'arte.

La manifestazione avrà indubbiamente larga eco in Italia ed all'estero, come pure grande influenza avrà al fine della elevazione e del consolidamento dell'arte italiana industriale, il cui avvenire economico e la cui funzione sociale sono a tutti evidenti. Conscio dell'importanza dell'avvenimento, dell'interesse che presso il pubblico italiano e straniero susciterà la grande manifestazione di Monza, l'ENIT si è assunto il compito di organizzare la propaganda in Italia ed anche all'Estero della Prima Mostra Internazionale delle Arti Decorative e di facilitare l'affluenza a questa dei connazionali e degli stranieri.

L'interesse della Mostra sarà aumentato dalla possibilità di visitare, in una coll'Esposizione, un magnifico ambiente qual è la Villa Reale di Monza, il quasi sconosciuto giardino di questa ed il gran Parco, e dalla numerosa serie di spettacoli che si svolgeranno da maggio ad ottobre in quel suggestivo ambiente: trattenimenti di arte e mondani attorno alla villa, corse di cavalli nella parte del Parco riservata alla S.I.R.E. e grandi prove automobilistiche e motociclistiche che la S.I.A.S. indirà nel Circuito di Monza.

Il 30 settembre u. s. si è inaugurato, nella nuova sede delle Procuratie Nuove, ex Palazzo Reale, il **Civico Museo Correr** con un discorso di *Pompeo Molmenti*, pubblicato nella *Rivista Mensile della Città di Venezia*, settembre 1922, e in *Emporium*, ottobre 1922 e dal quale togliamo alcune notizie. Morta la Repubblica, il furto, la rapina e il mercato spogliarono Venezia delle sue prodigiose ricchezze in dipinti, statue, bronzi, oreficerie, smalti. Un solo uomo cercò allora, sacrificando le sue modeste fortune, di salvare qualche cosa dall'iniqua depredazione, Teodoro Correr, nato nel 1750, il quale trasformò la sua piccola casa in un tempio dell'arte. Morendo nel 1830 legò alla città il Museo che porta il suo nome e che, aperto al pubblico nel 1836, andò arricchendosi per doni tanto che ne fu necessario il trasporto nel Fondaco dei Turchi, la pittoresca rovina riedificata troppo radicalmente per la circostanza, dove il Museo, riapertosi nel 1880, trovò una comoda sede. Ma non per molto tempo: dopo 20 anni, per nuovi doni ed acquisti anche questa cominciò a divenire angusta. Scoppiata la guerra e fattasi più minacciosa l'offensiva nemica dopo l'ottobre 1917, le cose migliori del Museo, spedite in circa 400 casse, trovarono asilo a Firenze, Pisa, Roma. Poi, a pace avvenuta, tutto è ritornato e tutto intatto. Intanto la cessione da parte della Corona del Palazzo Reale veniva a risolvere il problema della sede angusta. Nell'agosto del 1921 avveniva la consegna del Palazzo; nel novembre cominciava il trasporto degli oggetti, non ancora compiuto. Finora è stato sistemato il primo piano, mantenendo intatta solo la decorazione di due sale stile impero, le quali accolgono, in mirabile armonia, opere del Canova. In una terza sala, il pomposo mobilio di Andrea Brustolon; in altre, la famosa raccolta di cimeli, ricordi di guerra, trofei di vittoria di Francesco Morosini il Peloponnesiaco. Tra le sale seguenti, particolarmente notevole la sala Papadopoli, che accoglie le preziose collezioni numismatiche donate dal conte Nicolò Papadopoli Aldobrandini. Il resto della raccolta, riguardante la storia del costume e delle arti industriali e decorative veneziane troverà assetto definitivo nelle numerose stanze del secondo piano.

Sta per aprirsi, in un palazzetto attiguo alla basilica di **Gandino**, un piccolo Museo che raccoglierà le preziose opere d'arte appartenenti alla bella e sontuosa chiesa, cioè magnifici velluti controtagliati, stoffe seriche di rara bellezza, piviali e paliotti istoriati a ricamo d'oro e d'argento, pianete d'ogni genere, trine antiche di alto valore, argenterie dei secoli XV-XVII, statue lignee, intagli e la celebre collezione di 12 arazzi (9 interi e 3 frammentari), che formano due serie distinte di 6 arazzi ciascuna, una di soggetto

sacro, l'altra di scene di caccia. Entrambe provengono da fabbriche di Bruxelles del '500. La serie sacra fu fatta tessere da Bartolomeo Castelli verso il 1580 appositamente per farne dono alla basilica e rappresenta le seguenti storie di Maria: *Natività, Purificazione, Gabriele, Annunciata, Visitazione, Transito*. Disegno spigliato e grandioso, grande vivacità e freschezza di colori e un vivacissimo fregio rendono sommamente pregevole questa serie. L'altra serie, con scene di caccia di spigliata rappresentazione e presso a poco dell'epoca della prima, è molto deteriorata. — Da articolo di *Angelo Pinetti* nell'*Emporium*, agosto 1922. Cfr. in proposito anche *Piemonte, Lombardia e Canton Ticino* del T. C. I., Vol. II, pag. 352.

Il 14 giugno 1922 la **colonna commemorativa della vittoria napoleonica di Marengo** è stata ricollocata nel suo posto primitivo alla biforcazione delle strade per Castelceriolo e per Spinetta. Il monumento, una semplice colonna di ordine toscano (che non fu probabilmente eseguita per quell'occasione ma provenne da qualche chiostro di convento soppresso alla fine del '700) sormontata dall'aquila gallica, fu inalzato nel primo anniversario della battaglia (14 giugno 1801) per iniziativa dell'autorità francese di Alessandria. Circa quattro anni dopo, il 5 maggio 1805 Napoleone in persona, in vicinanza della cascina Poggi tra Marengo e Castelceriolo, poneva la prima pietra di un grandioso monumento (una piramide?), che doveva occupare il centro di una futura vasta città. Ma il monumento e molto meno la città non sorsero mai. Anche la vita del monumento del 1801 ebbe breve durata. Ritornata nel 1814 la dinastia sabauda, mentre Alessandria era ancora presidiata dalle alleate truppe austriache, la colonna fu abbattuta (allo stesso modo che i monumenti di Lodi e di Rivoli furono demoliti dall'ira austriaca) ed il maggiore conte Laval di Nugent, del corpo degli ingegneri del Genio, addetto allo Stato Maggiore delle truppe del Genovesato, se ne impossessò e la fece trasportare nel proprio castello a Tersatto, inalzandola presso il sepolcro gentilizio dei de Nugent (cfr. *Le Tre Venezie* del T. C. I., Vol. II, pag. 346). Ivi rimase fino alla vittoria italiana del 1918. Liberata Fiume, la Sovraintendenza ai Monumenti del Piemonte e la Società Storica della Provincia di Alessandria, con il voto del Comune, ottennero dal Governo il permesso di ricuperare lo storico cimelio, che, come si è detto, fu ricollocato nel luogo primitivo nel 121° anniversario della celebre battaglia. — Da articolo di *Francesco Gasparolo* in *Rivista di Storia, Arte, Archeologia per la provincia di Alessandria*, 1° luglio-30 settembre 1922.

Nel 1918 entrò a far parte della Galleria Borghese di Roma un **ritratto di Gian Lorenzo Bernini** che fu allora assegnato ad Andrea Sacchi. *Giulio Cantalamessa*, illustrandolo in *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, settembre 1922, propone, appoggiato a valide ragioni, il nome del Velasquez.

Nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, ottobre 1922, *Aldo Foratti* illustra una bella raccolta di **disegni canoviani**, di valore molto ineguale, che mons. Gian Battista Sartori Canova donò al Museo Civico di Bassano.

Da poco tempo la Galleria Borghese di Roma ha un capolavoro di più, una statua in gesso rappresentante **S. Giovanni Battista**, in atto di riprendere la predicazione. È opera dello scultore francese *Giovanni Antonio Houdon*, il quale, giunto a Roma verso la fine del 1764, ebbe dal procuratore generale dei Certosini la commissione di due statue, grandi quasi il doppio del vero, per ornare due nicchie che, in seguito ai lavori eseguiti allora da poco dal Vanvitelli nella chiesa di S. Maria degli Angeli, si trovavano appena oltrepassato il vestibolo di questa. Una delle due statue fu il *S. Brunone* che, eseguito in marmo, si trova tuttora nella nicchia destra. Per l'altra statua, un *Battista*, l'Houdon, sia per ammaestramento proprio del nudo, sia per onestà artistica, modellò prima una statua, l'*Ecorché*, perfetto studio di anatomia di un uomo scorticato che, compiuto in grandezza naturale nel febbraio 1767, ebbe rapida celebrità e fu riprodotto largamente. Più tardi l'Houdon eseguì la statua colossale del *Battista*, in gesso, ma non la tradusse mai in marmo, ed il gesso fu collocato di fronte al *S. Brunone*. Ma la statua, essendosi corroso il sostegno metallico, malferma sulla sua base esigua, nella notte 3-4 giugno 1894 precipitò al suolo riducendosi in minuti frammenti. Recentemente *Achille Bertini Calosso* (che ne dà notizia in *Dedalo*, ottobre 1922) in una statua in gesso, trovata per caso in un vano appartato del Museo Nazionale Romano, riconosceva un modello in grandezza naturale del *Battista* dell'Houdon, di esecuzione intermedia tra l'Ecorché e la statua colossale distrutta. È questo il *Battista* che è andato ad arricchire la Galleria Borghese.

Ad una bella *Maddalena penitente*, terracotta di Giovanni Della Robbia, che adorna la nicchia del fonte battesimale della parrocchiale di Borgo a Muggiano, si sono aggiunte da non molto tempo le statue di *Gabriele* e dell'*Annunciata*, opere dello stesso Giovanni le quali, deturpate da intonaco, stavano prima neglette e ignorate ed ora, diligentemente restaurate, si ammirano presso l'altar maggiore. — Da comunicazione di *D. G. Andreini* in *Arte Cristiana*, gennaio 1922.

Notizie in fascio.

Al primo ottobre si contavano, nei porti italiani, 173 piroscafi nazionali disarmati per 893.335 tonn. di portata. Da un confronto coi dati relativi ai mesi precedenti risulta che il tonnellaggio inoperoso è, da noi, in continuo aumento mentre all'estero, e specialmente in Danimarca e Svezia, questo indice della disoccupazione navale segna una diminuzione notevole.

Radiotelegrafia e nuove stazioni radiotelegrafiche. — A 50 miglia da *Capetown* (Sud Africa) la Compagnia Marconi impianterà una stazione radiotelegrafica ultrapotente capace di comunicare con tutte le parti del mondo. La nuova stazione di Beirut entrerà presto in esercizio. Tutti i fari del Messico saranno forniti di apparecchi radiotelegrafici. La *Marconi* ha ottenuto il diritto esclusivo di costruire ed esercire per 30 anni stazioni radiotelegrafiche fra l'Austria ed i paesi esteri.

Petroliere. — Il naviglio petroliero mondiale è in continuo aumento. Una statistica relativa alle navi-cisterna, da 1.000 tonn. in su, in costruzione nel mondo riportava che esse erano 82 per 529.911 tonn. lorde al 1° luglio. Sei, fra queste, per tonnellate 35.693 (occupando il terzo posto dopo l'Inghilterra e gli Stati Uniti) si trovavano in costruzione nei cantieri italiani. Due sono state recentemente varate (a Riva Trigoso ed a Trieste): un'altra, *Dalmazia*, varata a Fiume, è stata costruita per conto della Regia Marina Italiana.

Grosse navi. — Il Lasker, Presidente dello *Shipping Board* degli Stati Uniti, dichiara che si sta creando una società di navigazione (capitale 30 milioni di dollari) per la costruzione di due *liners* a propulsione elettrica di 70.000 tonn. lorde ciascuno (i più grandi del mondo). Il piano di costruzione è in preparazione e, se esso sarà di gradimento dello S. B., questo darà un sussidio. (f. f.).

I problemi della circolazione in mare.

Si verifica ormai in certi punti dei mari quello che è avvenuto nelle grandi città in causa dell'aumento del numero dei veicoli, che cioè l'intensificarsi della navigazione li ha resi pericolosi, per la facilità e frequenza delle collisioni delle navi. Il più pericoloso

fra questi punti è l'estremità della Bretagna, attorno all'isola di Ouessant per dove passa più della metà delle navi del mondo. Ivi le nebbie frequenti, le correnti irregolari e la tendenza di ogni capitano a serrare da presso la costa per abbreviare la rotta moltiplicano le collisioni (ultima catastrofe quella del vapore inglese *Egitto* affondato in pochi minuti il 20 maggio 1922 con 102 passeggeri e tutto l'equipaggio). L'idea di imporre due rotte diverse per le navi discendenti dalla Manica e per quelle ascendenti fu avanzata fin dal 1881 dal capitano di fregata Alberto Riondel, ma non venne attuata. Oggi, col numero cresciuto delle navi e con l'aumentata velocità di esse, pare che l'idea debba entrare decisamente nel campo pratico, tanto per l'isola di Ouessant che per altri punti di intenso passaggio di navi.

La Scuola pratica dell'albergatore di Torino.

Per iniziativa dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche in unione alla « Pro Piemonte », all'Associazione Italiana degli Albergatori e col concorso della Sezione di Torino dell' Associazione degli Albergatori (A. I. A.) della Città di Tortona, della Deputazione Provinciale della Provincia di Torino, della Città di Torino, della Camera di Commercio ed Industria di Torino, si è aperta in questo mese presso le Scuole Tecniche Operaie S. Carlo, una scuola Pratica dell'Albergatore comprendente i seguenti corsi: lingua italiana, elementi di contabilità generale, contabilità di albergo, tecnica alberghiera, geografia turistica, comunicazioni e trasporti, lingua francese, lingua inglese, dattilografia.

Il corso durerà nove mesi e sarà teorico e pratico nei mesi dal gennaio al giugno; esclusivamente pratico dal luglio al settembre.

Nuovi alberghi al Pordoi.

In seguito alle pratiche esperite dalla Direzione Generale dell'ENIT, il Comitato per la sistemazione dei rapporti economici dipendenti dai Trattati di pace presso il Ministero per l'Industria e il Commercio, ha autorizzato la R. Prefettura di Trento a concedere in affitto ad una albergatrice trentina il Rifugio-Albergo Christomannos al passo del Pordoi, già proprietà della Società degli alpinisti austro-germanici.

Sappiamo che, per interessamento del com-

mendator Pedrotti si sta pure provvedendo al riattamento dell'Hôtel Pordoi.

Notizie legali.

Una sentenza pronunciata, or non è molto, dalla Corte di Appello di Milano in tema di responsabilità alberghiera, contiene due massime che meritano di essere rilevate e, se si crede, discusse.

Com'è noto, per l'art. 12 del D. L. 12 ottobre 1919 n. 2099 la responsabilità dell'albergatore è illimitata: 1° per la sottrazione (o distruzione o deterioramento) di somme di denaro, di titoli di credito di ogni specie e di oggetti preziosi o comunque di notevole valore, quando siano stati affidati in speciale custodia all'albergatore o ai preposti all'albergo; 2° se il danno è imputabile a colpa grave dell'albergatore o dei membri della sua famiglia o del personale da esso dipendente. In ogni altro caso la responsabilità dell'albergatore è limitata al valore di quanto sia sottratto sino alla concorrenza di lire 1000 per ciascuna delle persone albergate.

Un signore, notoriamente assai ricco, uscito dalla sua camera e chiusone l'uscio a chiave, depositava la chiave presso il portiere. Rientrato all'albergo poco dopo, trovava che gli erano stati rubati alcuni oggetti di uso giornaliero, fra cui una spilla con perla del valore di L. 1800 e un portasigarette d'oro del valore di L. 3000.

L'albergatore ha offerto un indennizzo di lire mille. Il cliente ha rifiutato sostenendo che gli oggetti non erano per lui di notevole valore e che comunque essendo di uso giornaliero non dovevano essere, volta per volta, depositati presso l'albergatore.

La Corte ha dato ragione all'albergatore. Ha giudicato che il « notevole valore » degli oggetti portati nell'albergo, agli effetti della responsabilità dell'albergatore, deve essere determinato in relazione all'oggetto in sè, senza riguardo alle condizioni economiche dell'albergato. E riguardo alla circostanza del deposito della chiave presso il portiere dell'albergo, ha statuito ch'essa non basta a determinare la responsabilità illimitata per « colpa grave » dell'albergatore in caso di furto.

La piaga del turismo è l'industria alberghiera.

L'affermazione non è nostra, ma bensì della ben nota Rivista francese l'*Auto* e la troviamo riportata nel *Bollettino* del Touring Club Belga, che sottoscrive a piene mani la affermazione del periodico francese. Il quale ricorda alcuni esempi tipici di ostilità di albergatori allo sviluppo del turismo: così a Lorient, città di 42.000 abitanti non vi è che un solo albergo capace di ospitare al

massimo 30 viaggiatori. Gli albergatori di quel centro si scusano dicendo: « Se i turisti verranno da noi si fabbricheranno alberghi nuovi, migliori degli esistenti, con danno quindi di questi; meglio è che se ne stiano a casa loro ».

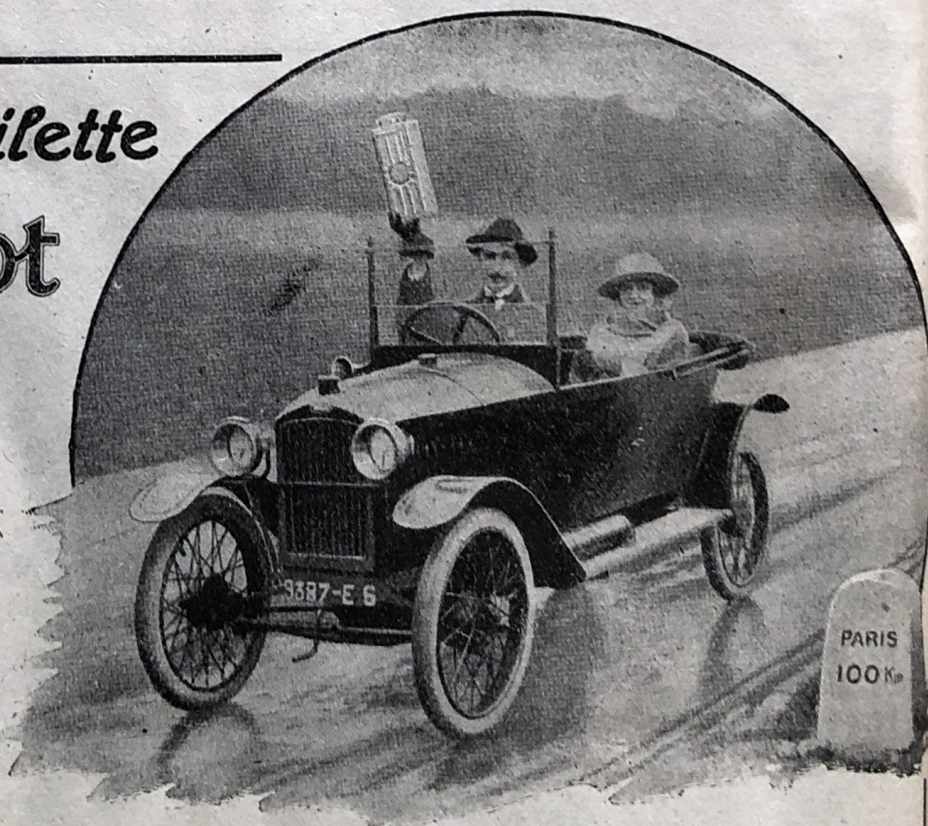
Un altro caso tipico è quello che al collaboratore dell'*Auto* capitò in un albergo di una località importante della Bretagna. Avendo chiesto se non vi fossero bagni, si sentì rispondere che vi erano bensì delle stanze da bagno, ma non vi si poteva fare il bagno perchè l'impianto dell'acqua era parso troppo costoso al proprietario, che non lo aveva effettuato.

La Rivista continua citando altri esempi, di quella che essa chiama una « mentalità da mercante ottuso »; ma noi facciamo punto perchè quanto vien rimproverato agli alberghi di Francia è stato da noi più volte posto in evidenza circa gli alberghi d'Italia. Desideriamo solo rilevare una nuova prova della equità e fondatezza della nostra campagna per il miglioramento degli alberghi, che ci è appunto fornita dalla identità di giudizio e di critica di autorevoli Riviste estere.

Tale critica non cesserà finchè gli albergatori non si persuaderanno che la loro sorte è intimamente legata al movimento turistico, e si occuperanno quindi sia di migliorare i propri alberghi nell'interesse del movimento turistico sia di prendere attiva e disinteressata parte alle iniziative ed organizzazioni di turismo recettivo (Pro Loco, Comitati di abbellimento, ecc.).

Esposizione internazionale di fotografia.

Come preannunciammo nel fascicolo di ottobre de *Le Vie d'Italia* (pag. 1046), per iniziativa della Camera di Commercio di Torino si terrà nel Palazzo del Giornale al Parco del Valentino, nei mesi di maggio e giugno 1923, una Esposizione Internazionale di Fotografia - Ottica - Cinematografia, alla quale potranno intervenire sia i professionisti come i dilettanti fotografi.

Il programma particolareggiato dell'interessante ed importante esposizione, viene inviato a chiunque ne faccia richiesta alla sede della Giunta Esecutiva in Torino, via Ospedale, 26.

La Mostra fotografica di Porto Said.

La Mostra fotografica del Paesaggio italiano, organizzata a Porto Said dalla Associazione Reduci di Guerra europea e della quale facemmo cenno su questa *Rivista*, ha avuto un successo veramente lusinghiero.

La Mostra, inaugurata il 14 luglio al Casino Palace Hôtel, è rimasta aperta fino al 24 settembre, sempre frequentata da scelto pubblico: molti gli italiani, moltissimi gli stranieri. Innumerevoli e ben disposte le bellissime fotografie delle varie regioni, con particolare attenzione ai luoghi della guerra; indovinatissimo l'arredo dell'ampio salone.

La Mostra, che è stata suggerita da scopo altamente patriottico, avrà un seguito nelle altre città egiziane: Alessandria, Cairo, Ismailia, Mansura, ecc., per cui il suo successo è superato da questa inaspettata *tournée* di propaganda anche nelle città maggiori (Alessandria e Cairo).

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, che favorì largamente l'iniziativa, non avrebbe certo pensato di ricavarne un frutto così redditizio. Nella Mostra si fece cortesemente posto ad una Esposizione dei *prodotti del Touring,* i quali furono esposti a cura del nostro Console di Porto Said su due ampi tavoli; formarono l'ammirazione dei visitatori; in particolare, le Guide, le Carte e l'Album *Attraverso l'Italia.*

L'ESPOSIZIONE FOTOGRAFICA DEL PAESAGGIO ITALIANO A PORTO SAID.

Notizie in fascio.

Linea aerea Londra-Parigi-Marsiglia. — Dal mese di agosto 1922 funziona il servizio regolare fra Parigi e Marsiglia. L'aeroplano parte dall'aeroporto di Bourget (Parigi) alle 10,10 ed arriva a Marsiglia alle 16,25 dopo aver fatto scalo a Châlon sur Saône e Lione. Il percorso Parigi-Marsiglia effettuato in treno di lusso si compie in 13 ore e 30 minuti, in aeroplano in 6 ore e 30'; il guadagno di tempo è ancor più notevole sull'intero percorso tra Londra e Marsiglia per il quale, mentre in ferrovia si impiegano al minimo 24 ore, in aeroplano solo 9 ore.

Nazionalità dei viaggiatori sulla linea aerea Parigi-Londra. — Da statistiche eseguite sul movimento passeggeri passati negli scorsi mesi nell'aeroporto di Bourget per la linea Parigi-Londra risulta che il 41,2 % sono americani, il 32,2 % inglesi, il 14,8 % francesi, ed il 12 % di altre nazionalità.

Linea aerea Parigi-Costantinopoli. — Come è noto il tratto di linea Parigi-Praga-Vienna-Budapest-Bucarest è già da mesi in regolare esercizio. Col mese di ottobre ha avuto inizio l'attuazione del prolungamento di tale linea sino a Costantinopoli. Il servizio per ora sarà settimanale.

Riorganizzazione delle linee aeree inglesi. — Il Ministero dell'Aria ha annunziato un nuovo sistema di sussidi per le linee aeree. Il massimo previsto rimane il medesimo: 20 mila sterline all'anno, ma viene soppressa la concorrenza tra le diverse Società Inglesi di navigazione aerea col fissare per ciascuna un dato percorso.

Il servizio Londra-Parigi sarà effettuato dalla Compagnia Handley-Page, quello Londra-Amsterdam-Brema-Berlino dalla Società Daimler. Inoltre nella prossima primavera avrà inizio il servizio Southampton-Cherbourg e le isole anglo-normanne per parte di una nuova compagnia.

Colle attuali sovvenzioni statali le Compagnie inglesi percepivano un sussidio pari al 25 % del prezzo del trasporto con compensi addizionali per passeggero e per peso della merce trasportata, oltre ad una speciale contribuzione per l'assicurazione e la manutenzione degli apparecchi.

Col nuovo sistema di sovvenzioni ciascuna compagnia riceverà un sussidio, dopo un cer-

to numero di voli, più un compenso in natura per il mantenimento in continua efficienza della flotta aerea.

Aviazione commerciale austriaca. — Si è costituita recentemente la prima Società Austriaca d'aeronautica commerciale: l'Oesterreichische-Post-Passagier-Aero-Transport Gesellschaft (O.E.P.A.T.). Il capitale della Società, per apporti stranieri, è di un miliardo di corone austriache. L'aerodromo centrale è quello di Vienna-Aspern, dal quale si irradieranno le linee: Vienna-Bregenz per Innsbruck con allacciamenti da Linz a Salzburg verso Monaco; e Vienna-Villacco per Graz e Klagenfurt, con tre diramazioni verso Agram, Trieste e Udine.

Servizio postale aereo agli Stati Uniti di America. — La Camera Aeronautica di Commercio ha offerto al Ministro delle Poste di mettere a sua immediata disposizione 1000 aeroplani e relativi piloti distribuiti su tutto il territorio dell'Unione che, usufruendo della rotta principale postale e delle diramazioni, porterebbero 8.000.000 di lettere al giorno. La Camera di Commercio ha già diramato l'ordine ai suoi soci perchè tengano pronti gli apparecchi ad ogni richiesta. Inoltre l'Aviazione Navale ha messo a disposizione del servizio postale 163 apparecchi e 660 piloti, per mantenere le comunicazioni fra le città della Costa e le regioni del centro, utilizzando il Mississipì ed i suoi affluenti.

Aeronave per trasporto di aeroplani. — Negli Stati Uniti d'America ad Akron (Ohio) è in costruzione la prima grande aeronave, di disegno americano, da gonfiarsi ad elio. Questo dirigibile verrà usato sperimentalmente per studi sull'economia di combustibile per il trasporto a lunghe distanze e servirà da nave appoggio per aeroplani che partiranno dall'aeronave in volo e vi ritorneranno. Il dirigibile sarà di 20.000 mc., lungo 120 m., con 4 motori Liberty, velocità di 112 km. all'ora ed avrà la capacità di trasportare 23 aeroplani. Gli esperimenti saranno fatti con un solo aeroplano trasportato sotto la chiglia e lanciato da tale posizione; rallentando la velocità potrà riattaccarsi sotto la nave.

A quanto asseriscono i costruttori, ad un aeroplano sarà molto più facile lasciare una aeronave e ritornarvi che non lasciare e ritornare su una nave in moto, ciò che, come è noto, già si effettua. Essendo l'elio ancora scarso e costoso, la manovra di innalzamento e di discesa sarà effettuata, non mediante le valvole, ma riscaldando e raffreddando il gas.

Aviazione nel Madagascar. — Col gennaio ha avuto inizio un servizio di aerobus civile tra Tananarive ed i posti di Morandova e

Tullear sul canale di Mozambico. Il servizio è bisettimanale e viene esercitato da una Società privata sovvenzionata dal Governo della Colonia.

Servizi aerei nell'Africa del Sud. — Si è recentemente costituita una Società di navigazione Aerea Sud-Africana con capitale di 200.000 sterline, per esercire la linea Joannesburg-Durban.

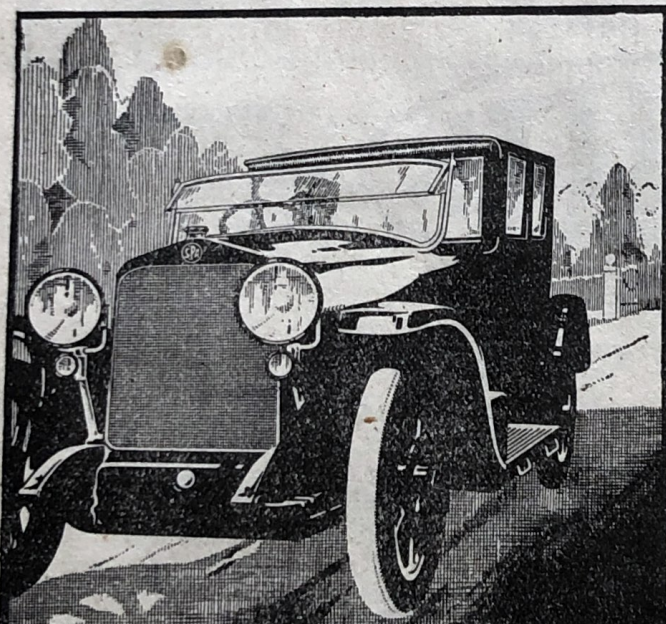
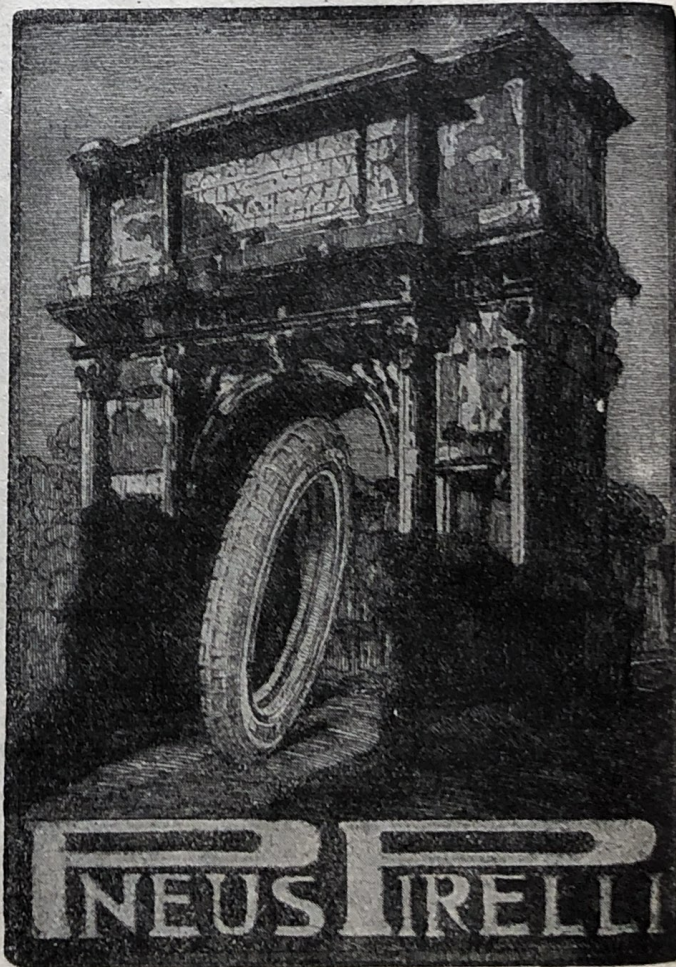
Il percorso sarà effettuato in tre ore di volo. In seguito la Società organizzerà la linea Joannesburg-Capo, con tappe intermedie.

Il viaggio sarà compiuto in circa 9 ore e mezza, compresi gli scali intermedi, mentre attualmente il tempo impiegato in treno è di 36 ore.

Vittorie italiane all'estero. — Recentemente in una gara d'idroaviazione svoltasi a Valenza le ali d'Italia ebbero ragione di numerosi concorrenti di molte nazioni. La vittoria fu completa perchè il primo, secondo e terzo premio furono vinti da idrovolanti italiani Savoia.

Nuovo freno per atterraggio. — In America, dopo circa 2 anni di lavoro, è stato ultimato e perfezionato per parte degli organi tecnici dell'aviazione navale un nuovo freno che permette di atterrare in uno spazio di 30 metri. L'aeroplano può essere condotto alla velocità normale, ciò che garantisce la sicurezza della sua stabilità, a distanza minima della piattaforma posta sulle navi, sulla quale è disposta una serie di fili trasversali. Un grosso gancio, che viene liberato dal fondo dell'apparecchio, si impegna successivamente nei fili; ne risulta uno sforzo frenante che aumenta rapidamente col procedere dell'apparecchio perchè i fili trasversali sono muniti, alle loro estremità, di pesi che vengono o sollevati o trascinati dal gancio.

Per conoscere l'altezza della nebbia. — È stato costruito in Inghilterra un piccolo apparecchio ingegnoso per determinare lo spessore di uno strato di nebbia. Questo strumento, molto semplice, è un igrometro registratore. Consiste in un quadro metallico al quale è fissato un lungo capello che passa su due piccole carrucole e finisce ad un uncino portante un anello. L'apparecchio è sospeso ad un gruppo di palloncini che si lasciano salire, tenuti frenati da un cavo passante per l'anello. Finchè il capello è allentato dalla umidità, l'anello è trattenuto per mezzo dell'uncino. Quando lo strumento arriva al sole, il capello si tende ed, azionando una leva, libera l'anello che discende lungo il cavo. La lunghezza di esso essendo conosciuta si può misurare lo spessore della nebbia.

Per la sicurezza della navigazione aerea. — Un importante concorso internazionale è stato indetto dall'Aero Club Reale dei Paesi

Bassi per dare impulso agli studi ed alle invenzioni tendenti ad aumentare la sicurezza dell'aviazione commerciale, specie per quanto si riferisce all'atterramento ed all'ammarraggio nella nebbia.

Il concorso avrà luogo nella primavera del prossimo anno. Il 1° premio è di 3000 fiorini e sarà assegnato a chi presenterà lo strumento più pratico per la determinazione a bordo di un velivolo, che si trovi in mezzo a fitta nebbia, della quota di navigazione misurata al di sopra della superficie del suolo sottostante.

Congresso giuridico internazionale d'aviazione. — Recentemente si è svolto a Praga il quinto congresso giuridico internazionale di aviazione ben più importante, per numero di delegati e per le questioni risolte, dei quattro tenuti negli scorsi anni.

Infatti mentre al IV Congresso a Monaco parteciparono 16 Stati, a Praga gli Stati rappresentati da delegati nazionali furono 24.

La Delegazione Italiana era composta del prof. Cogliolo, Presidente; dell'on. Bonardi e del prof. Ambrosini. Il prof. Cogliolo fu nominato vice-presidente del Congresso.

I nostri delegati si fecero molto onore e riuscirono a far accettare come norme internazionali quasi tutte le norme della nostra legislazione sulla navigazione aerea, approvata recentemente alla Camera dei Deputati, ed ora in esame presso il Senato.

La delegazione italiana riuscì a far approvare dal Congresso i seguenti principî:

1. - La libertà della circolazione aerea temperata dai diritti dello Stato su lo spazio di aria sovrastante al suo territorio; 2. - La nazionalità delle aeronavi non concessa che ai proprietari che siano cittadini dello Stato in cui l'aeronave è immatricolata ed esercita; 3. - La creazione della ipoteca aeronautica per poter far affluire il credito alla industria aeronautica; 4. - L'assicurazione obbligatoria dei trasporti aerei sia di cose che di persone.

Come si intuisce facilmente dalle questioni di principio sopra accennate un nuovo campo si apre al diritto, campo nel quale siamo alla testa per merito specialmente delle personalità che costituirono la nostra delegazione a Praga. (*f. p.*).

Dall'11 novembre al 10 dicembre.

11 Novembre, *Circuito di Milano.* — Pietro Bordino (Fiat tipo Grand Prix 1922) ottiene nel Parco di Monza i seguenti « records »: 3' 50" sui 10 km. dell'intero circuito, con una media di km. 156,522;

1' 33" sui 4500 m. della pista propriamente detta con una media di km. 174,195; 2' 15" sui 5500 m. del circuito stradale con una media di km. 146,667.

11 NOVEMBRE, *Milano*. — Il boxeur italiano Bruno Frattini batte per k. o., al 10 round il campione belga De Paus.

12 NOVEMBRE, *Milano*. — Un burrascoso congresso nazionale dei delegati della Federazione Italiana Sports Atletici (F.I.S.A.) disapprova l'opera svolta dal Consiglio Direttivo, e ne crea un nuovo trasportando la sede federale da Milano a Venezia.

12 NOVEMBRE, *Brescia*. — Giovanni Trentarossi vince la classica prova ciclistica IX Coppa Zanardelli davanti a Chiusano e Magnotti.

12 NOVEMBRE, *Termini Imerese*. — La III Targa Florio motociclistica su 3 giri del Circuito delle Madonie (km. 324) è vinta nella cat. 500 cmc. da Primo Moretti (Frera) che stabilisce anche il «record» in 5.47'5", nella 750 cmc. da Viotti (Galloni), nella 1000 cmc. da Maggiore (Harley-Davidson). Faraglia (H D.) ottiene il «record» sul giro (km. 108) in 1. 51' 55".

12 NOVEMBRE, *Cremona*. — Il giro podistico di Cremona è vinto da Angelo Davoli (cat. corsa) davanti a Lussana e Brunelli; da Giovanni Brunelli (cat. marcia) davanti a Rossi e Gariboldi.

14 NOVEMBRE, *Parigi*. — Il G. P. aeroplani da trasporto è rattristato dalla tragica morte del pilota francese Poirée, assai noto in Italia per la polemica insorta tra lui e il nostro Martinetti in merito all'aggiudicazione della Coppa Michelin.

19 NOVEMBRE, *Termini Imerese*. — La VI Coppa Florio automobilistica, su 4 giri del Circuito delle Madonie (km. 432) è vinta dal francese Boillot (Peugeot) in ore 7. 9' 7" 3/5.

19 NOVEMBRE, *Milano*. — La 100 km. di marcia registra un nuovo successo dell'inesauribile Donato Pavesi che copre la distanza in 9' 51' 37", stabilendo il «record» della prova. Secondo il triestino Umek in 10. 14, 36".

19 NOVEMBRE, *Roma*. — Ai Parioli, Pompea (53, Varga) di Pietro Bessero vince il Premio Roma (L. 50.000 - m. 2200).

19 NOVEMBRE, *S. Margherita*. — Nel circuito motociclistico del Golfo Tigullio il successo tocca a Dalloglio (Garelli) per la cat. 350; a Rogai (H. D.) per la cat. 1000; a Manetti (Frera) per la cat. 500. Quest'ultimo stabilisce il «record» della giornata (km. 145.500 in 2. 43' 40" 2/5).

19 NOVEMBRE, *Bologna*. — Anche il Giro dell'Emilia ciclistico per «juniores» saluta vittorioso Giovanni Trentarossi davanti a Chiusano.

19 NOVEMBRE, *Berna*. — Il 1° grande match internazionale calcistico della stagione, tra la «nazionale» di Svizzera e quella d'Olanda, segna la vittoria degli elvetici per 5 a 0.

26 NOVEMBRE, *Genova*. — Angelo Davoli vince il XVI giro podistico di Genova; Bausola e Falchero conquistano i posti d'onore.

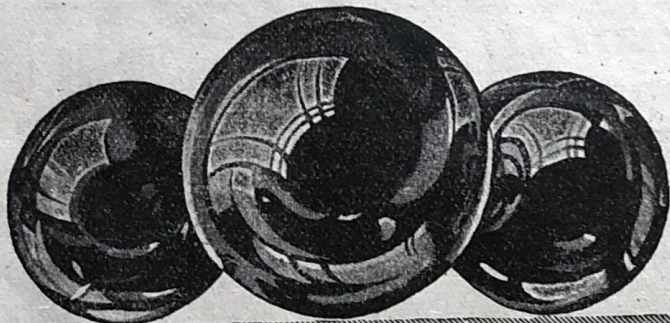
26 NOVEMBRE, *Salerno*. — Il pisano Vitaliano Lugli si classifica 1° nel giro ciclistico della Campania, seguito dal fiorentino Marchi e dal vicentino Tecchio.

26 NOVEMBRE, *Milano*. — La traversata podistica notturna di Milano dà modo ad Arturo Porro di conseguire un nuovo successo davanti a Ferrario e Negri.

26 NOVEMBRE, *Genova*. — Sul campo «genoano», dopo la consueta caotica partita di selezione e di allenamento, viene formata la squadra nazionale che dovrà affrontare a Bologna i calciatori elvetici.

26 NOVEMBRE, *Milano*. — Senza grandi risultati, si svolge il convegno nazionale della Federazione Pugilistica Italiana (F.P.I.).

30 NOVEMBRE, *Milano*. — Il C. D. del Moto Club d'Italia comunica le classifiche dei trofei annuali per singoli corridori e Case. La Targa Bonacossa è assegnata a Ernesto Gnesa con punti 73, seguito da Ruggeri (p. 57), Winkler (p. 56), Visioli (p. 50). Il M. C. Lombardo e il M. C. Torino vincono rispettivamente la Targa Leonessa d'Italia e la Coppa Head in virtù dei consoci Gnesa — vincitore della Targa Bonacossa — e Opessi, quest'ultimo detentore del maggior numero di punti (43) con moto di 500 cmc. — La Targa per la Casa meglio classifi-

cata senza distinzione di nazionalità è vinta dalla Harley-Davidson (p. 409); quella per la Casa italiana con miglior punteggi dalla Frera (p. 226).

3 DICEMBRE, *Bologna*. — La partita di calcio tra la « nazionale » italiana e quella svizzera si chiude alla pari: 2 *goals* a 2.

3 DICEMBRE, *Milano*. — Il campione assoluto italiano di « boxe » Erminio Spalla batte il belga Rogiers, che abbandona al 6º round.

5 DICEMBRE, *Parigi*. — L'A. C. di Francia assegna la organizzazione del suo Gran Premio per il 1923 alla città di Tours.

7 DICEMBRE, *Milano*. — La III Coppa d'Inverno ciclistica è vinta da Francesco Giorgetti (« junior ») che precede Tonani e Chiusano. Il 1º dei dilettanti è Brusadori.

7 DICEMBRE, *Londra*. — L'assemblea dei delegati degli Automobile Clubs riconosciuti prende — tra le altre deliberazioni — quella d'istituire un Gran Premio Automobilistico d'Europa. Questo sarà organizzato, per la prima volta, nel 1923 sul Circuito di Milano.

9 DICEMBRE, *Milano*. — Il « boxeur » Frattini ottiene una nuova, importante vittoria battendo a punti il francese Balzac.

10 DICEMBRE, *New York*. — La « 6 giorni », disputata a Madison-Square-Garden, è vinta dalla coppia italo-americana Belloni-Goullet. I ciclisti vittoriosi hanno compiuto ininterrottamente km. 3955 e 300 metri alla media di km. 27,854 all'ora.

10 DICEMBRE, *Genova*. — Si svolge regolarmente il Congresso della Federazione Italiana Rari Nantes (F. I.R.N.).

10 DICEMBRE, *Nizza*. — Il pugilista italiano Abelardo Zambon batte il fortissimo francese Buisson.

L'attività auto-motociclistica è stata, nel 1922, particolarmente intensa e brillante in Italia. Essa non si è esaurita nemmeno quando i rigori invernali già sembravano dover chiamare in onore ben altri sports che non quelli meccanici. Infatti — pur tralasciando la III Coppa del Garda, il concorso milanese di regolarità che avrà già avuto svolgimento quando vedrà la luce questo fascicolo delle *Vie d'Italia* — vediamo che nel periodo novembre-dicembre si sono effettuati, oltre i campionati sociali ed altre prove minori, la VI Coppa Florio automobilistica, il Circuito del Tigullio e la III Targa Florio motociclistica. Bordino ha, inoltre, tolto gli ultimi dubbi agli scettici, stabilendo « records » insperati sul Circuito di Milano; e, nell'assemblea londinese dei delegati dei vari AA. CC. (il Touring era rappresentato dal proprio consigliere dott. cav. Moldenhauer), si sono prese importantissime decisioni quale quella d'assegnare all'Italia l'organizzazione del 1º Gran Premio automobilistico d'Europa, nel 1923.

Le ultime due prove motociclistiche, dell'annata — Targa Florio e Circuito del Tigullio — hanno avuto una stessa simpatica caratteristica: in entrambe queste manifestazioni, infatti, il vincitore e « recordman » (Moretti nella prima, Manetti nella seconda) montava moto italiane di 500 cmc. Così la industria italiana sta facendosi sempre più salda e minacciosa contro le forti concorrenti straniere. Garelli nella 350, Frera nella 500, Galloni nella 750 sono ormai Marche ben degne di aspirare alla vittoria contro rivali di ogni terra. Ed era tempo che, come già

nel campo automobilistico, anche tra le motociclette l'Italia affermasse non solo l'audacia dei suoi campioni sibbene anche la genialità dei suoi tecnici e la capacità organizzativa dei suoi costruttori.

La VI Coppa Florio, disertata dalle maggiori Case nostre (solo la Diatto e le piccole O. M. avevano compiuto il lungo viaggio verso i lidi siciliani) ha segnato una vittoria straniera, preveduta facilmente. Ma la difesa dei nostri colori avrebbe potuto essere più efficace se un cumulo di circostanze sfavorevoli e tragiche non si fosse abbattuto sugli italiani. A ogni modo, in linea tecnica e sportiva, il successo francese è assai relativo: nessun «record» precedente stabilito sul Circuito delle Madonie — ad onta delle condizioni atmosferiche favorevoli — venne, infatti, uguagliato dal vittorioso.

Ben altro valore hanno, anche in campo internazionale, le superbe «performances» ottenute da Bordino sul Circuito di Milano; le medie ch'egli ha conseguito sono superiori anche a quelle registrate per il giro di piste ritenute le più veloci del mondo: Indianapolis e Brooklands.

A Londra — insieme al congresso automobilistico cui abbiamo accennato — si è svolto, anche in dicembre, quello della Feder. Internaz. Clubs Motoc. (F.I.C.M.): essa ha omologato, dando ad essi ufficialmente valori e significato mondiale, i «records» stabiliti nel Circuito di Milano dalla Garelli.

Notevoli, in campo internazionale, le vittorie della Fiat 501 nella gara di resistenza Sydney Brisbane e nella corsa in salita indetta dal Royal Automobile Club del Queensland (Australia) e disputatasi il 28 ottobre ultimo scorso.

***

Il giuoco del calcio, col sopraggiungere dell'inverno, ha ritornato a prendere il predominio su tutti gli altri sports. Alle vicende del campionato di 1ª divisione, in particolar modo, si appassionano gli sportivi di tutta Italia che, ad ogni domenica, affollano i campi di giuoco. Benchè qua e là — a Spezia, a Torino — si siano dovuti lamentare incidenti, nel complesso si può registrare quest'anno una maggior disciplina che negli anni precedenti.

La lotta per il primo posto in ciascuno dei tre gironi nei quali il Campionato è diviso si presenta ancora incerta. Nel *Girone A* il Pisa, sinora imbattuto, si è visto togliere — per cavilli burocratici — 2 punti, ma è virtualmente ancor primo perchè se è vero che ha un punto in meno del Torino e della Sampierdarenese, ha però anche un match di più da giuocare: fra queste tre squadre la lotta è, invero, appassionante.

Nel *Girone B* il Genova marcia con bella

sicurezza in testa al lotto delle rivali, e difficilmente il Bologna potrà minacciarlo nella sua posizione di *leader*. Nel *Girone C* la battaglia è ancora indecisa tra Alessandria, Livorno e Spal di Ferrara; neppure Padova, Novara e Doria hanno abbassato le armi.

Ecco le classifiche dei tre gironi dopo le partite del 10 dicembre:

Girone A: Sampierdarenese e Torino 11 punti; Pisa (una partita in meno giuocata) 10 punti; Casale 10; Petrarca 8; Internazionale, Pro Vercelli, Virtus 7; Hellas e U. S. Torinese 4; Mantova 3; Speranza 0.

Girone B: Genoa 14; Bologna 11; Legnano e Iuventus 9; Modena, Milan, Cremonese 6; Derthona e Rivarolese 5; Spezia 4; Esperia 3; Udinese 2.

Girone C: Alessandria 11; Livorno e Spal 10; Padova e Novara 8; Doria 7; Brescia e Lucchese 6; U. S. Milanese 5; Savona e Novese 4; Pastore 3.

Ma il maggiore avvenimento calcistico del mese scorso è stato costituito senza dubbio dal match internazionale Italia-Svizzera giocato il 3 dicembre a Bologna: la partita terminava alla pari (2-2). Così la squadra nazionale italiana conserva quella fama di imbattibile che si è giustamente creata, non subendo più sconfitte dal 1920 ad oggi.

***

Negli altri sports la maggiore attività è costituita... dai discorsi pronunciati nei congressi. Per il ciclismo è doveroso, però, ricordare il brillante svolgimento della III Coppa d'Inverno; per il podismo la traversata di Milano e di altre città, la trenta chilometri di marcia; per la scherma, brillanti accademie e tornei.

Grande favore sta raccogliendo anche tra noi la boxe, e così specialmente in virtù dei progressi compiuti dai nostri pugilatori: Erminio Spalla e Bruno Frattini, in modo particolare, che — vincendo contro forti avversari stranieri — pongono la propria candidatura ai maggiori titoli europei.

In campo internazionale, una vittoria degna di rilievo è stata quella conseguita da Gaetano Belloni che, facendo coppia con l'americano Goullet, ha trionfato nei «6 giorni» new-yorkesi: la massacrante prova ciclistica tanto cara alle folle d'oltre Oceano.

Manifestazioni di sports invernali.

Vipiteno, ben noto centro di diporti invernali dell'Alto Adige, ove lo scorso anno ebbe luogo la Adunata Valligiani, si appresta anche quest'anno a svolgere una inte-

ressante serie di manifestazioni invernali. L'esito sarà indubbiamente brillante poichè la località magnificamente si presta e l'organizzazione turistica locale è da lungo tempo specializzata nelle manifestazioni di sports sulla neve e sul ghiaccio.

1° GENNAIO. — Gara internaz. di corse in slittini per il campionato della Strada del Giovo.

6 GENNAIO. — Gara internaz. con bobsleig per l'acquisto del premio della città di Torino.

7 GENNAIO. — Gara internaz. per sciatori e concorso di salto.

21 GENNAIO. — Gara internaz. di corse in slittini con premi per ragazzi.

11 FEBBRAIO. — Gara internaz. per sciatori.

18 FEBBRAIO. — Gara internaz. di corse in slitta per il premio della *Unione per lo sport invernale* di Vipiteno.

Altre importanti manifestazioni avranno luogo a *Cortina d'Ampezzo*, magnifica conca superbamente attrezzata per quegli sports, a *Madesimo* e a *Cesana Torinese*, ove si è attrezzato convenientemente l'albergo Chaberton.

Siamo poi informati che la *Coupe de France* (donata al Club Alpino Francese dall'*Office Nationale du Tourisme*) verrà disputata in una importantissima gara internazionale di sci, che si svolgerà il 4 febbraio a *Luchon Superbagnères* (Haute Garonne). Alla manifestazione che sarà preceduta da importanti gare di sci e di *bobsleigh* vorremmo prendesse parte qualcuno dei nostri agguerriti campioni o una delle nostre mirabili squadre valligiane.

La stagione sportiva invernale a Ponte di Legno. - L'adunata Valligiani.

Anche a Ponte di Legno, organizzate dall'*Ente sportivo bresciano*, si svolgeranno nell'Alta Valle Camonica, numerose gare e manifestazioni di diporto invernale:

6-7-8-9 GENNAIO — Campionati lombardi di pattinaggio. Gare di skeleton e di luge. Escursioni ai ghiacciai del gruppo dell'Adamello.

14 GENNAIO. — Inaugurazione dell'Esposizione fra le case costruttrici di materiale ed attrezzi sportivi invernali. Gare di sci.

21 GENNAIO. — Eliminatoria per la Valle Camonica dell'adunata Nazionale Sciatori Valligiani. Campionato Camuno di sci.

28 GENNAIO. — Gara di sci per signorine e gara di luge.

3-4-5 FEBBRAIO. — Quinta Adunata Nazionale Sciatori Valligiani indetta dalla *Gazzetta dello Sport*. Congresso della Federazione Sciatori. Gara Nazionale di bobsleigh.

11-12-13 FEBBRAIO. — Adunata alpinisti, sciatori e U.O.E.I bresciani. Coppa motociclistica d'inverno indetta dall'U.S.B. «Giovanni Ravelli». Campionati bresciani di sci e di pattinaggio.

16-17-18 FEBBRAIO. — Adunata degli alpinisti e sciatori milanesi. Campionati milanesi di sci e di pattinaggio. Gare di sci miste per militari e civili. Escursioni ai ghiacciai circostanti.

Dal 25 febbraio al 5 marzo. — Campionati Nazionali e Divisionali militari di sci.

GIOVANNI CAIRO - *Dizionario ragionato dei simboli* - con 160 disegni originali - Milano, Hoepli, 1922.

Il simbolo, come afferma l'Autore nella prefazione, è antico quanto l'uomo. Ma anche l'uomo moderno lo accetta come espressione analogica che fissa in sintesi la rappresentazione dell'idea o del fatto; e non solo lo accetta, sì bene ne raccomanda il valore psicologico al criterio estetico e lo insegna con le ispirazioni e col magistero dell'arte.

Non sempre il simbolo è, nel suo significato, facilmente accessibile. La sua intelligibilità dipende talvolta dalla conoscenza delle ragioni mitologiche o storiche che ne suggerirono l'adozione: ed è resa più dubbia dal fatto che uno stesso simbolo può assumere significazioni molteplici e talvolta diametralmente opposte. La civetta potè rappresentare la saggezza e lo studio notturnamente veglianti (e come tale esser consacrata a Minerva) ed anche l'ignoranza e la superstizione; assumere nelle favole la personificazione della vergogna e in un poemetto didascalico di Filippo Pananti quella dell'amabilità. Nè occorre ricordare il significato della parola civetteria, da essa derivata. Dopo Sédan, a dileggio di Napoleone III venne coniata una moneta, oggi rarissima, nel cui verso, invece dell'aquila francese, si vede una civetta ad ali spiegate, attorniata dalle parole: « Vampire français - 2 déc. 1851-2 sept. 1870 ». Ebbene, lo stesso volatile notturno era stato adottato in una medaglia dagli chouans della Vandea, circondandone il capo con tre fiori di giglio e scrivendovi intorno le parole « viva la religione » e « viva il re ». Difficile sarebbe lo spiegare perchè Clemenceau fece di una di tali medaglie il suggello da porre accanto alla sua firma nel trattato di Versailles (1919).

Ma l'esempio più perspicuo del come lo stesso simbolo possa rivestire le più varie significazioni è dato dal serpente che, volta a volta, può significare la bontà divina e il peccato, il male e la sanità, la perfidia, la frode, il tradimento, la tentazione o seduzione (ricordiamo Eva!), l'invidia, la maldicenza, la vendetta, l'avarizia, la regalità, l'eternità, l'empietà, la prudenza e, nel linguaggio dei camorristi,... il Pubblico Ministero.

Certo si è che in statue, in quadri, in ornamentazioni murali e vascolari, nelle mille

forme che assume l'elemento decorativo quelle imagini e quei segni che possono sembrare pleonastici o arcani, ricevono luce e vita dalla fiaccola dell'erudizione.

Tale il fine propostosi dall'Autore in quest'opera, notevole per la sua originalità, per la copia delle ricerche, attestata da una ricchissima bibliografia, per il senso critico e la coltura letteraria di chi vi si accinse coll'intento di «fare cosa italiana dedicata agli italiani, per giovare al nobile vanto, riconosciuto esso pure dal Müntz alla Patria nostra, di mantenere gelosamente serbato nei secoli il contatto fra il suo popolo e i suoi artisti, mezzo glorioso di sviluppo psichico e intellettivo che tutte le nazioni del mondo ci invidiano».

G. B.

ADOLFO VENTURI - *Piero della Francesca* - presso G. e P. Alinari, Firenze, 1922.

L'A. si è posto davanti al suo soggetto (chi poteva trattarlo meglio di lui che di Piero ha fatto il fulcro di quasi tutta la pittura italiana della seconda metà del '400?) con nobiltà e severità di pensiero quali si convenivano al «monarca della pittura». E, forse anche in grazia di ciò, la trattazione ha assunto nello schema un'austerità quasi scientifica. Tutto ciò che è conquista della moderna critica d'arte intorno a Piero (a cui per tanta parte ha contribuito l'A. stesso) trova qui esposizione e giusto rilievo. Il libro adunque rimane un caposaldo di critica documentaria e artistica per la conoscenza positiva del più solenne e del più singolare pittore quattrocentesco.

Non altrettanto apprezziamo le 72 illustrazioni che arricchiscono il volume le quali, per la non sufficiente nitidezza della riproduzione fotomeccanica, non ci sembrano del tutto assolvere il compito loro, che non è già di sussidio mnemonico ma bensì di mezzo di studio e di raffronti.

PARPAGLIOLO L. - *La difesa delle bellezze naturali d'Italia* - con prefazione di A. Colasanti e numerose illustrazioni. Biblioteca d'Arte Illustrata - Roma, via S. Basilio, 11 E.; L. 35, per i prenotatori L. 25.

Il Parpagliolo, che è noto ai nostri lettori per l'opera spiegata, come studioso e come funzionario, per la tutela giuridica e pratica delle bellezze naturali d'Italia sta per dare alle stampe un volume di grande importanza sull'argomento da lui particolarmente indagato. Lo segnaliamo ai lettori dando notizia dell'interessante sommario:

I. Del sentimento della natura nei moderni e del suo dissidio con le esigenze industriali. - II. Del movimento a favore delle bellezze naturali in Italia e delle prime provvidenze legislative. - III. Del fondamento giuridico della legge in difesa delle bellezze naturali. - IV. Che cosa debba intendersi per bellezza naturale. - V. Del vincolo di notevole interesse pubblico. - VI. Della servitù non modificandi e dell'espropriazione per pubblica utilità. - VII. Del godimento del paesaggio,

anche in rapporto ai regolamenti edilizi. - VIII. Degli abusi della pubblicità commerciale e industriale. - IX. La difesa delle bellezze naturali in rapporto ad alcune leggi speciali. - X. Sanzioni e mezzi finanziari. - XI. Organizzazione in difesa delle bellezze naturali. - XII. Conclusioni. - *In appendice:* I Parchi Nazionali.

Il risorgimento economico dell'Italia - dalla costituzione del Regno al 1921, di UGO PELLEGRINI. - Società Editrice Libraria - Milano, Roma, Napoli - 1922.

È uno studio interessante, soprattutto per la ricchezza dei dati statistici in esso contenuti, che l'autore ha saputo sapientemente distribuire e ordinare, così che non riescono per nulla di peso al lettore, il quale si trova al contrario subito a suo agio; ambientato, diremo così, tra le cifre. Le quali sono spesso veramente confortanti: riassumono il lungo, duro, faticoso cammino compiuto dall'Italia dall'epoca della sua costituzione in unità statale ad oggi.

Ottima è stata l'idea di distribuire largamente questo volumetto tra i Delegati stranieri alla Conferenza di Genova: nè certo inutile riuscirà, per una migliore conoscenza della economia italiana, la sua diffusione tra il pubblico nostro.

In alcuni punti non ci sentiamo di seguire completamente l'A., come ad esempio, nel suo entusiasmo senza limiti per le elettrificazioni, per le quali, in fatto di ferrovie, gli ottimismi eccessivi sono pericolosi. E nemmeno i suoi giudizi troppo ottimistici sulla industria siderurgica italiana ci persuadono.

Ma si tratta di questioni sulle quali il lettore si orienterà da sè; nel complesso il libro del Pellegrini è veramente raccomandabile e può riuscire utilissimo, per la ricchezza dei dati che contiene e la diffusione, anche se un po' affrettata, delle notizie. Un appunto per finire: — abbiamo avuto occasione in questi ultimi tempi di esaminare parecchie pubblicazioni di questo genere, e siamo rimasti sorpresi nel constatare come in tutte manchi qualsiasi accenno all'industria turistica che, a giudicare dalla cifra dei milioni che fa entrare nel Paese, ha pure una certa importanza. A quando uno studio completo anche su questo argomento?

MARIE VAN MAANEN - *Italien kennen is Italien liefhebben* (conoscere l'Italia è amarla) - Editori Nijgh e Van Ditmar, Rotterdam.

Il volume che oggi vede la luce è dovuto ad una grande amica dell'Italia, animo squisito di artista e tempra geniale di studiosa dei problemi dell'Italia moderna. L'autrice da parecchi anni va pubblicando su Riviste olandesi scritti intorno alla nostra terra; il volume attuale comprende l'illustrazione di alcune bellezze archeologiche di Roma antica, di monumenti di Venezia, ed una serie di superbe visioni della terra umbra. Un secondo volume in preparazione tratterà della

Sicilia, ed altri cinque saranno successivamente pubblicati a completare la bella collana. Segnaliamo agli italiani tutti l'opera degnissima della Signora Marie Van Maanen che ha suscitato larga eco di simpatia nella stampa olandese, risvegliando in quel Paese la nostalgia latente in ogni anima nordica per la terra dell'azzurro e del bello.

CAVARA OTELLO - *Il Milite Ignoto* - Edizioni Alpes - Milano - L. 4.

Il turismo del milite sconosciuto e glorioso, del morto immortale, della spoglia sacra scelta fra le mille che non hanno il conforto di un pianto devoto e riconoscente, fu il segno più fulgido della rinascita della coscienza italiana nel dopoguerra. Tutto il popolo si inginocchiò al passaggio di quel carro funebre che da Aquileia a Roma spandeva intorno una luce purificatrice ed esaltatrice, tutti i combattenti salutarono pensando a *lui* ch'era caduto al loro fianco, tutti i rissanti tacquero e deposero le armi.

Fra gli italiani che vissero intensamente quelle giornate fu Otello Cavara, incaricato dal *Corriere della Sera* di seguire la lunga e magnifica celebrazione dell'Eroe italiano; ed egli scrisse pagine sulle quali la sua stessa fronte si curvò e gli occhi si unimidirono sì che ad un anno di distanza le sue parole sono ancora efficaci nella rievocazione ed eloquenti nella sintesi chiara ed ampia.

« VENEZIA » - Numero speciale di « Turismo ». Milano, via Plinio, 33.

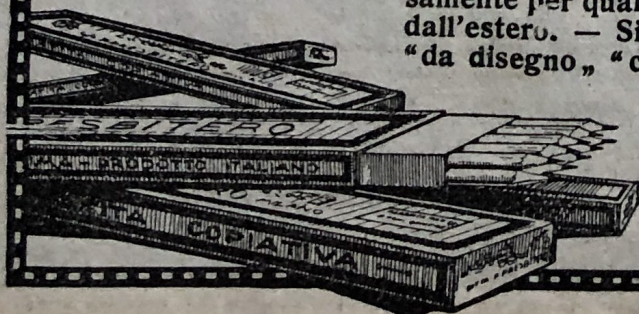
Trattasi di un elegante fascicolo di oltre cento pagine, in grande formato, dovuto alla penna di Fausto Girotto; numerose incisioni in nero, acqueforti e tricromie, arricchiscono il volume, che illustra le memorie e le glorie passate, le malìe e gli ardimenti presenti della regina della Laguna.

ELENA DI FRANCIA DUCHESSA D'AOSTA - *Vie errante* - Sensations d'Afrique - Tipogr. Edit. Francesco Viassone, Ivrea: 1922.

È un ricco volume di 150 pagine in grande formato, che raccoglie le impressioni di S. A. R. la Duchessa d'Aosta sbocciate durante i suoi lunghi viaggi attraverso l'Africa orientale. Sono brevi note piene di poesia; moti dell'anima cui dette origine qualche fuggevole impressione degli occhi o qualche sussulto del cuore. Con poche pennellate, con delicati tocchi l'Augusta ed intrepida viaggiatrice ricostruisce agli occhi nostri, con mirabile semplicità, le lontane terre, i mari infocati fino ai quali si spinse.

BENEDETTO BLASI - *Vie, piazze e ville di Roma* - Roma, Libreria di Scienze e lettere, 1923.

È la storia di Roma narrata dalle sue vie; non soltanto la storia solenne e paludata, ma anche quella aneddotica e spicciola. Vi si ag-

giunge poi, per ogni via o piazza, una storia compendiosa dei principali monumenti che vi si trovano e ne vien fuori la trama di una vera guida. In complesso, un lavoro paziente, scrupoloso, utilissimo.

Ministero dei Lavori Pubblici - *L'opera del Genio Civile nella guerra nazionale* 1915-1918 - Roma - Stab. Poligrafico per l'Amm. della Guerra, 1922; pag. 170; 164 illustrazioni e 2 carte.

La relazione sull'opera compiuta, agli ordini dell'Intendenza Generale dell'Esercito, dal Genio Civile durante la guerra, che poteva avere limiti assai modesti e scomparire fra la valanga delle memorie e relazioni di carattere burocratico che ogni Ministero mette alla luce, ha assunto invece, vuoi per l'importanza del tema, vuoi per la nitidissima e ricca documentazione grafica, un interesse largamente nazionale. È tutto un oscuro lavoro, compiuto nella zona di guerra o in quella delle retrovie che viene alla luce: lavoro febbrile, ardimentoso, geniale, che ben a ragione si meritò l'encomio del Sottocapo di S. M. Generale Badoglio. Diecimila chilometri di strade ebbe in manutenzione il Genio Civile, la maggior parte di alta montagna e secondarie; per altri 2200 chilometri provvide a radicali trasformazioni; 600 chilometri di nuove strade furono da esso costruite, fra le quali la rotabile del Grappa, che, iniziata nel novembre del 1916, si trovò ultimata nell'autunno 1917, quando quel monte divenne l'estremo baluardo opposto all'invasione nemica. Ma non solo alle strade, alla loro manutenzione, alla costruzione di ponti, fu rivolta l'opera del Genio Civile, bensì anche alla « improvvisazione » di baraccamenti, teleferiche, impianti elettrici ed idrici, ferrovie, parchi d'aviazione, artiglieria, automobilistici, ecc. Imponente poi l'opera di sistemazione delle lagune venete; i fiumi furon dragati, canali vennero aperti, conche sistemate che assicurarono all'ala destra dell'esercito operante la possibilità di sicuri, rapidi trasporti per il rifornimento delle truppe, delle artiglierie, dei parchi del Genio.

Al volume vanno uniti due stralci della *Carta* al 200.000 dell'I.G.M., su l'uno dei quali sono indicate le vie navigabili aperte, sull'altro le strade costruite e prese in manutenzione.

Giuseppe Mazzi - *Il passo del Furlo*. - Federazione Italiana delle Biblioteche Popolari, Milano, 1922.

Lo stupendo scenario di acque scroscianti e di minacciose rupi, nelle quali gli Umbri aprirono una piccola galleria, poi l'imperatore Vespasiano il *forulus* famoso per il passaggio delle sue legioni, ha trovato un amoroso e sapiente illustratore. Geologia, mineralogia, storia, poesia, tutto vi è messo a contributo.

G. Altobello - *Mammiferi, I carnivori* - Campobasso, Tip. Colitti, 1921.

Continuando nella illustrazione della fauna abruzzese e molisana (v. questa *Rivista*, 1921, pag. 1367), l'A. studia i Mammiferi carnivori della regione con tale copia di osservazioni personali da rendere prezioso il suo opuscolo.

De Marchi Luigi - *Fondamenti di Geografia Commerciale* - Ed. La « Litotipo », Padova, 1922; pag. 330, in 8° gr. - L. 26.

Il prof. De Marchi ha raccolto in volume le lezioni tenute all'Università Commerciale Bocconi di Milano; in esso sono esposte le condizioni fisiche e naturali dell'Economia Commerciale. Su tale dipendenza noi abbiamo già richiamato l'attenzione dei lettori; qui possiamo aggiungere che il libro del prof. De Marchi non avrebbe ragion d'essere se nelle scuole si insegnassero seriamente le discipline geografiche; poichè tale preparazione non esiste, ben fece l'A. divulgando il testo delle lucide lezioni della Bocconi. Le condizioni astronomiche, geologiche, orografiche, idrografiche, climatiche, biologiche e demografiche sono studiate come determinanti dei fenomeni economici. Per rendere più chiara la dimostrazione dell'influenza dei fattori fisici sulle manifestazioni economiche, l'A. dà un saggio di geografia regionale esaminando un tipo di paese eminentemente oceanico (Inghilterra e Irlanda), uno continentale (Russia e Siberia), uno misto (Scandinavia e Danimarca). L'utilissimo volume augureremmo fosse largamente letto da tutti coloro che si occupano di politica o di affari e troppo spesso ignorano le ragioni determinanti dei fatti intorno ai quali discutono od ai quali sono legati i loro interessi.

Statistica dei Soci al 30 novembre 1922.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1921 . . .	N. 136.795	
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1922	„ 16.792	
	N. 120.003	
Nuovi Soci per il 1922 inscritti al 30 novembre 1922 . .	„ 56.837	
Totale Soci annuali		N. 176.840
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1921 . . .	N. 25.603	
Idem al 30 novembre 1922	„ 6.722	
		„ 32.325
Totale Soci al 30 novembre 1922		N. 209.165

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Gustavo Modiano & C. - Milano.

Prezzo L. 1.80